

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ



REVISTA LIGEI NAVALE ROMÂNE PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 11

Septembrie

1932

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice



Iarna în portul Constanța

*„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunării spre
marea largă...”*

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

| | |
|---|----------------------|
| <i>Aquariu și muzeu maritim la Constanța</i> | Jean Bart |
| <i>Catastrofe marine</i> | Al. Marius-Gheorghiu |
| <i>Un canal între Brațul Kilia și Lacul Sasie</i> | † Cpt. Cd. Gonta |
| <i>Din enciclopedia mării</i> | C. Amiral Buholtzer |
| <i>Principiul lui Archimede</i> | C. Tonegaru |
| Poezii { <i>Pastel Marin</i> | C. Tonegaru |
| { <i>Cântecul velilor</i> | Ion Plutașu |
| <i>Dundrea și Profa-Istoria Daciei</i> | Jean Bart |

Cronica: *O explicație și propuneri asupra turismului pe apă; Poliția porturilor și a navigației; Barca Marele Voevod Mihai; Jamboreea Cercetașilor Marinari din Polonia; Cauza probabilă a scufundării submarinului Prometeu; Școala Marinei Comerciale din Gdynia (Polonia); Canoasterea timpului; Morții noștri.*

Informații; Nouăți; Piața; Poștă; Jocuri.

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul „ „ Cpt. ȘTUBE D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Prețul abonamentelor pe un an:

| | |
|--|--------|
| Pentru instituții, întreprinderi, agenții | Le 800 |
| Pentru școli, căzărni | „ 400 |
| Pentru particulari | „ 300 |
| Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării | „ 150 |

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)

Telefon 367/98

BUCUREȘTI

I. ROTMANN & Co.

SOCIETATE ÎN COMANDITA

MAGAZIN DE **FERĂRIE, MAȘINI
VOPSELE și
ARTICOLE TECHNICE**

**MARE DEPOZIT ȘI FURNIZOR DE TOT FELUL DE MATERIALE NAVALE
EN-GROS EN-DETAIL**

TELEFON 68/5 — ADRESA TELEGRAFICĂ: „R O C O”

GALAȚI — STRADA PORTULUI No. 41 — GALAȚI

**SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAȚIUNE PE DUNĂRE
S. R. D.**

A V I Z

Se aduce la cunoștința Onor. Publicului călător, că ITINERARUL vapoarelor de pasageri al Soc. S. R. D. în vigoare dela data de 28 MAI 1932, a fost astfel întocmit pentru ca să stabilească o :

Legătură directă între C. F. R. și vapoarele S. R. D.

și anume :

1) Plecare din București cu trenul acc. No. 65 la ora 13⁴⁰ și sosire la Galați la ora 19¹⁰ de unde vapoarele S. R. D. pleacă la ora 21¹⁵ spre Tulcea-Ismail-Chilia Nouă-Vâlcov.

2) La înapoere, vapoarele S. R. D. sosesc dela Vâlcov-Chilia Nouă-Ismail și Tulcea, la Galați, la ora 4 dimineața având legătură cu trenul acc. No. 76 care pleacă la ora 5 și sosește la București la ora 9⁴⁰.

Vapoarele soc. S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit și restaurant de primul rang.

DIRECȚIUNEA



Liga Navală Română a scos un ALBUM AL MARINEI, conținând 30 reproduceri după aquarelele pictorului de marine Știubei.

Albumul reprezintă istoricul marinei românești din timpul lui Ștefan cel Mare și până în zilele noastre.

Formatul este de carte poștală și se vinde cu prețul convenabil.

Se găsește de vânzare la sediul Ligei Navale în București (Str. Aristide Brând 16, fostă Regală), precum și la secțiile Ligei Navale din provincie.

ITINERARIUL VAPORULUI N. F. R. RAPID
„BRÂNCOVEANU”

Pe linia T.-SEVERIN — BAZIAȘ și legăturile cu liniile
N. F. R. și C. F. R.

| Zile | Trenuri sau vapoare | | | Plecări Sosiri | Km. | Stațiunea C. F. R. portul sau N. F. R. | Km. | Sosire Plecare | Trenuri sau vapoare | | | Zile |
|-----------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------|------------------------------------|-------------|---|------------------|-------------------|---------------------------|--------------|------|--------------------|
| | R. | A. | P. | | | | | | R. | A. | P. | |
| Marti-S-ia | 13 ¹⁰ | 20 ¹⁰ | — | pl. | — | București | 384 | sos. | 1907 | 520 | 603 | — |
| — | 10 ⁴⁰ | 3 ¹⁰ | — | sos. | 384 | T.-Sever. | — | pl. | 1234 | 2248 | 941 | Luni, Joi |
| Marti-S-ia | 10 ⁴⁵ | — | 5 ⁴⁰ | pl. | — | Cloj | 538 | sos. | — | 1955 | — | — |
| — | — | 3 ⁴⁰ | — | sos. | 530 | T.-Sever. | — | pl. | 1224 | — | 1941 | Luni, Joi |
| Marti-S-ia | 13 ⁰⁰ | 7 ¹⁷ | 9 ⁰⁰ | pl. | — | Iasi | 772 | sos. | 130 | 1355 | 1841 | — |
| — | — | 3 ⁴⁰ | — | sos. | 772 | T.-Sever. | — | pl. | 1234 | 2248 | 941 | Luni, Joi |
| Marti-S-ia | 10 ⁴⁰ | — | 5 ¹⁰ | pl. | — | Chisinau | 903 | sos. | 740 | 810 | 810 | — |
| — | — | 3 ¹⁰ | — | sos. | 353 | T.-Sever. | — | pl. | 1234 | 2248 | 1941 | Luni, Joi |
| Sâmbătă și Mercuri | Cursa N.F.R. Vâlcoș-Galați | | | 4 ⁰⁰ 5 ⁰⁰ | pl. sos. | 171 152 | Vâlcoș Sulina | 171 150 | sos. sos. | 1900 1730 | — | Joi și Duminică |
| Duminică și Joi | Cursa N. F. R. Galați—T. Severin | 17 ³⁰ 8 ⁰⁰ | sos. pl. | — | — | Galați * | 925 | pl. sos. | 900 815 | — | — | Sâmbătă Mercuri |
| Duminică și Joi * | | 7 ⁴⁰ 8 ⁰⁰ | sos. pl. | 20 | — | Brăila | 905 | pl. sos. | 715 630 | — | — | Sâmbătă Mercuri |
| Luni și Vineri | | 8 ⁰⁰ 11 ¹⁵ | sos. pl. | 343 | — | Giurgiu | 582 | pl. sos. | 1320 1230 | — | — | Marti și Vineri |
| Marti și Sâmbătă | | 21 ⁴⁵ | sos. | 781 | — | T.-Sever. * | — | pl. | 1400 | — | — | Luni, Joi |
| Mercuri și Duminică | Cursa N. F. R. | 6 ⁰⁰ | pl. | — | — | T.-Sever. * | 144 | sos. | 1130 | — | — | Luni și Joi |
| — | | 8 ⁴⁵ | pl. | 31 | — | Adakaleh | 123 | pl. | — | — | — | |
| — | | 9 ⁰⁰ | pl. | 24 | — | Orșova | 120 | pl. | 1830 | — | — | |
| — | | 12 ¹⁰ | pl. | 84 | — | Svinitsa | 80 | pl. | 825 | — | — | |
| — | | 14 ⁰⁰ | pl. | 105 | — | Dreanovs | 50 | pl. | 725 | — | — | |
| — | | 17 ³⁰ | pl. | 119 | — | Moklova | 35 | pl. | 545 | — | — | |
| — | | 19 ⁰⁰ | sos. | 145 | — | Haxia * | — | pl. | 530 | — | — | |

Trenuri C. F. R.: R — rapid, A — accelerat, P — personal.

* Călătorii noștri alături cu trenurile C.F.R. sau vapoarele N.F.R. se pot imbarca pe vapor la Brăila (Galați) sau Vâlcoș (fără plată).
Pot ocupa și cabine complete sau puturi în aceeași cabină, cu plată după tarif, în limita locurilor disponibile.

ITINERARIUL VAPOARELOR N.F.R. RAPIDE
Principele Nicolae, Domnul Tudor, Vasile Lupu și Giurgiu
Linia Brăila (Galați) Vâlcoș și Sulina și legăt. cu C.F.R. și N.F.R.

| Zile | Trenuri sau vapoare | | | Plecări Sosiri | Km. | Portul N.F.R. sau stie C.F.R. | Km. | Plecări Sosiri | Trenuri sau vapoare | | | Zile |
|---|---|------|------|--|--|--|---|--|--|---|-----------------------------|--|
| | R. | A. | P. | | | | | | R. | A. | P. | |
| Trenuri pe C. F. R. zilnice | 1820 | 1000 | 2345 | pl. | — | București | 248 | ↑ sos. | 550 | 1030 | — | Trenuri pe C. F. R. zilnice |
| | 2155 | 2357 | 015 | sos. | 248 | Galați | 32 | ↓ pl. | 2240 | 500 | — | |
| | 2118 | 2315 | 509 | sos. | 228 | Brăila | — | ↓ pl. | 2343 | 545 | — | |
| | 250 | 1035 | — | pl. | — | Cloj | 703 | ↑ sos. | 2340 | 1733 | — | |
| | 2155 | 015 | — | sos. | 703 | Galați | 32 | ↓ pl. | 500 | 030 | — | |
| | 2118 | 509 | — | sos. | 731 | Brăila | — | ↓ pl. | 515 | 2320 | — | |
| | 2230 | 1300 | — | pl. | — | Iasi | 277 | ↑ sos. | — | 730 | 730 | |
| | 540 | 1759 | — | sos. | 255 | Galați | 32 | ↓ pl. | — | 100 | 2238 | |
| | 540 | 1809 | — | sos. | 277 | Brăila | — | ↓ pl. | — | 2320 | 2110 | |
| | 1045 | 2036 | — | pl. | — | Chisinau | 352 | ↑ sos. | 010 | 759 | — | |
| 1757 | 445 | — | sos. | 300 | Galați | 32 | ↓ pl. | 1025 | 010 | — | | |
| 1909 | 540 | — | sos. | 352 | Brăila | — | ↓ pl. | 240 | 2320 | — | | |
| Luni și Joi | Cursa Bazias- T.-Sever. | | | 500 | pl. | — | Bazias* | 925 | ↑ sos. pl. pl. | 1700 | Cursa T.-Sev.- Bazias | Mercur și Duminică |
| Mercur și Mierți și Sămbătă Vineri Luni și Joi | Cursa T.-Severin-Galați | | | 1400 | pl. | — | T.-Sev. * | 781 | ↑ sos. | 2145 | Cursa Galați-T.-Severin | Mercur și Luni și Vineri și Joi |
| | Cursa T.-Severin-Galați | | | 1320 | pl. | — | Giurgiu | 343 | pl. | 1115 | Cursa Galați-T.-Severin | Mercur și Luni și Vineri și Joi |
| | Cursa T.-Severin-Galați | | | 715 | sos. | — | Brăila | 20 | pl. | 800 | Cursa Galați-T.-Severin | Mercur și Luni și Vineri și Joi |
| | Cursa T.-Severin-Galați | | | 815 | sos. | — | Galați * | — | pl. | 600 | Cursa Galați-T.-Severin | Mercur și Luni și Vineri și Joi |
| In toate zilele | Cursa N.F.R. Galați-Tulcea- Vâlcoș, (Vap. Pr. Nicolae, D. Tudor și Vasile Lupu) | | | 730 100 900 1000 1120 1250 | pl. sos. pl. pl. pl. sola | — Brăila * Galați Galați Ieni Iancu Tulcea | 191 171 171 150 187 100 | ↑ sos. pl. sos. pl. pl. pl. | 2000 1900 1720 1000 1400 1200 | Cursa N.F.R. Valen la Tulcea (cu vap. Pr. N. colac, D. Tudor și V. Lupu). | In toate zilele | |
| | Cursa Tulcea-Sulina (vap. Giurgiu și Cetatea Albă) | | | 1310 1440 1000 1725 1740 1900 | pl. pl. pl. pl. pl. sos. | 08 77 102 123 125 125 | Tulcea Ismail Căptâra Chilia n. Chilia v. Vâlcoș | 100 5 30 29 27 — | sos. pl. pl. pl. pl. pl. | 1430 1000 820 700 530 400 | | Cursa Tulcea-Sulina (cu vap. Pr. N. colac, D. Tudor și V. Lupu). |
| | Cursa Tulcea-Sulina (vap. Giurgiu și Cetatea Albă) | | | 14 1730 | pl. sos. | 08 170 | Tulcea * Sulina * | 90 — | sos. pl. | 1400 600 | | Cursa Tulcea-Sulina (cu vap. Pr. N. colac, D. Tudor și V. Lupu). |

DORIȚI AMINTIRI DIN CONSTANȚA ?

CELE MAI FRUMOASE FOTOGRAFII
SE POT GĂSI LA

MAGAZINUL „LIMBIDIS”

STRADA CAROL, 33

FOTOGRAFUL LIGEI NAVALE ROMÂNE

TARIFE PENTRU TRANSPORTURI DE CĂLĂTORI

| | | | | |
|----------------|---|------------------|--|--|
| CL. | GALAȚI | | I. LINIA | |
| I | 50 | BRĂILA | GALAȚI — BRĂILA — SILISTRA | |
| II | 30 | | | |
| I | 240 190 | G. IALOMIȚA | GIURGIU — T.-SEVERIN (1) | |
| II | 168 134 | | | |
| I | 260 216 52 | HÂRȘOVA | (1) Pentru această linie — cu excepția distan- ței Galați-Brăila—pe timpul dela 1 lună- 1 Sept. se face o reducere de 20% din acest tarif. | |
| II | 182 132 36 | | | |
| I | 308 286 152 128 | CERNAVODĂ | | |
| II | 216 200 106 90 | | | |
| I | 346 324 240 216 90 | OLTINA | | |
| II | 242 226 168 152 62 | | | |
| I | 380 368 292 282 204 114 | SILISTRA | | |
| II | 266 258 206 196 142 86 | | | |
| I | 420 404 350 340 286 240 140 | OLTENIȚA | | |
| II | 294 284 246 238 200 168 98 | | | |
| I | 432 408 350 346 292 254 152 28 | TURTUCAIA | | |
| II | 296 286 246 242 206 178 106 18 | | | |
| I | 462 450 398 394 356 318 276 164 152 | GIURGIU | | |
| II | 322 314 278 276 230 224 194 116 106 | | | |
| I | 462 452 402 394 362 324 276 176 164 30 | RUSCIUC | | |
| II | 322 316 280 276 254 226 194 124 116 36 | | | |
| I | 496 486 444 438 402 376 340 282 282 164 152 | ZIMNICEA | | |
| II | 348 340 310 306 280 264 238 196 199 116 106 | | | |
| I | 516 508 468 462 434 408 376 330 324 260 254 114 | T. MĂGURELE | | |
| II | 362 356 328 322 304 286 264 230 226 182 178 86 | | | |
| I | 512 522 488 482 452 430 402 362 362 296 292 190 90 | CORABIA | | |
| II | 374 366 342 338 316 302 280 254 254 208 206 134 62 | | | |
| I | 534 546 512 508 482 462 438 398 398 350 346 282 216 128 | BECHET | | |
| II | 386 382 357 356 338 322 306 278 278 246 242 196 132 90 | | | |
| I | 576 570 544 540 516 498 476 446 444 402 398 356 302 276 178 | LOM PĂ- LANCA | | |
| II | 404 398 382 378 362 350 334 312 310 280 278 230 216 194 124 | | | |
| I | 594 588 562 558 548 522 504 476 474 438 434 394 362 330 276 128 | GALAȚI- FĂT | | |
| II | 416 412 394 392 378 366 352 334 332 306 304 274 254 230 194 90 | | | |
| I | 600 594 566 564 548 532 510 486 482 448 444 404 372 346 292 178 52 | CETAȚEA | | |
| II | 420 416 398 394 384 374 358 340 338 312 310 284 260 242 206 124 30 | | | |
| I | 614 608 582 578 560 548 530 504 504 468 464 424 380 356 300 140 102 | O | | |
| II | 430 424 406 404 392 384 370 354 355 328 328 304 280 266 236 182 98 72 | | | |
| I | 642 636 610 606 588 576 562 544 542 512 510 482 456 438 402 346 292 276 204 | | | |
| II | 450 446 438 424 412 404 394 382 380 356 354 338 310 306 280 242 206 194 142 | | | |
| TURNUL-SEVERIN | | | | |

| CL. BRĂILA | | II. LINIA | |
|------------|-----------------------------|-------------|--------------------------|
| I | 50 | GALAȚI | BRĂILA — TULCEA — VÂLCOV |
| II | 30 | | |
| I | 102 50 | RENI | |
| II | 66 30 | | |
| I | 129 128 78 | ISACCEA | |
| II | 84 79 60 | | |
| I | 175 150 152 60 | TULCEA | |
| II | 110 100 108 54 | | |
| I | 240 216 180 114 78 | ISMAIL | |
| II | 110 144 120 90 60 | | |
| I | 318 276 252 238 204 108 | CHILIA-NOUĂ | |
| II | 222 204 180 144 120 72 | | |
| I | 350 330 288 276 260 180 140 | VÂLCOV | |
| II | 240 230 216 180 168 120 94 | | |

| CL. BRĂILA | | III. LINIA | |
|------------|----|------------|--------------------------|
| I | 50 | GALAȚI | BRĂILA — TULCEA — SULINA |
| II | 36 | | |

| | | | | | | |
|----|-----|-----|------|---------|--------|--------|
| I | 102 | 50 | RENI | | | |
| II | 66 | 36 | | | | |
| I | 126 | 128 | 78 | ISACCEA | | |
| II | 84 | 79 | 60 | | | |
| I | 175 | 150 | 152 | 60 | TULCEA | |
| II | 114 | 100 | 108 | 54 | | |
| I | 330 | 314 | 292 | 260 | 190 | SULINA |
| II | 230 | 220 | 206 | 182 | 135 | |

| CL. T. SEVERIN | | IV. LINIA | |
|----------------|-------------------------|----------------|-------------------------|
| I | 102 | ADAKALEH | TURNUL-SEVERIN — BAZIAȘ |
| II | 40 | | |
| I | 102 | ORȘOVA | |
| II | 40 | | |
| I | 254 164 104 | SVINIȚA | |
| II | 160 80 80 | | |
| I | 286 240 240 78 | DRENKOVA | |
| II | 180 150 150 50 | | |
| I | 350 302 302 264 128 | MOLDOVA VECHIE | |
| II | 200 180 180 100 60 | | |
| I | 376 340 340 276 228 102 | BAZIAȘ | |
| II | 240 200 200 175 100 60 | | |

| CL. BRĂILA | | V. LINIA | |
|------------|----------------------|-----------------|---------------------------|
| I | 1 | MĂCIN | BRĂILA — FRECĂȚEI — MĂCIN |
| II | 11 | | |
| I | 36 15 | CARCALIU | |
| II | 24 10 | | |
| I | 38 20 10 | IOLITA | |
| II | 25 12 5 | | |
| I | 40 20 15 10 | OURA ARMANULUI | |
| II | 28 12 10 5 | | |
| I | 40 20 15 10 10 | TURCOAIA | |
| II | 28 14 10 5 5 | | |
| I | 60 30 25 15 20 10 | PECINEAOA | |
| II | 40 20 15 8 12 8 | | |
| I | 80 40 30 25 80 20 20 | PIATRA FRECĂȚEI | |
| II | 65 30 18 14 16 12 12 | | |

| VI. LINIA GALAȚI — BRĂILA | | | | |
|---------------------------|---------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|
| Clasa | Bilete simple | Bilete din 21 înainte | Alimentele lunare | Bilete de sezon |
| I | 50 | 85 | 1500 | Un sezon cu 40 bilete |
| II | 30 | 60 | 1000 | La 1920 |

| CL. CĂLĂRAȘI | | VII. LINIA | |
|--------------|-------|------------|------------------------------|
| I | 50 | SILISTRA | CĂLĂRAȘI — SILISTRA — OSTROV |
| II | 25 | | |
| I | 60 50 | OSTROV | |
| II | 46 36 | | |

| Cl. | I | 28 |
|-----|----|----|
| | II | 18 |

VIII. LINIA TURTUCAIA - OLTENIȚA

| | | |
|-----|----|----|
| CL. | I | 50 |
| | II | 36 |

IX. LINIA GIURGIU - RUSGIUK

| X. LINIA CALAFAT — VIDIN | | | | |
|---|--|--|--|--|
| Cu șalupa motor. Cursele după conveniență și numărul de pasageri. | | | | |
| BAGAJE ȘI MĂRFURI | | | | |
| Vapoarele de pasageri transportă și bagaje și mărfuri cu mare viteză. | | | | |
| Costul pentru 100 kgr. este de circa 20—30 o/o din prețul biletului dintr-o | | | | |



Aquariu și muzeu maritim la Constanța

Sunt popoare cari au dus lupte sângeroase în cursul veacurilor ca să-și deschidă o fereastră la Mare. Noi avem marea dar întârziem mereu să ne folosim de ea. O întreagă populație românească continuă să privească înapoi spre uscat și nu înainte spre căile largi, deschise de marea care ne scaldă țara.



Aquariul din Monaco.

Cu durere trebuie să constatăm că în România, legătura cu apa este mai slabă decât chiar în țările vecine, cari n'au esire la mare, ca Ungaria și Cehoslovacia.

Suntem singura țară care nu face navigație de cabotaj în lungul coastei maritime.

Ca să ne afirmăm stăpânirea pe această mare trebuie să navigăm pe ea, să facem porturi și adăposturi, să o cunoaștem, să o studiem din toate punctele de vedere.

Am navigat prea puțin căci nu avem destule nave românești, n'am făcut decât un singur port: Constanța, nu am făcut studii științifice, cu cunoaștem încă Marea Neagră.

Înainte de război, Rușii făceau studii serioase asupra acestei mări, chiar în apele noastre teritoriale.

Îmi aduc aminte că fiind la Sulina, am primit vizita a doi savanți ruși, veniți cu'n vapor de salvare amenajat anume pentru studii: „Haidamac Lidocol”. I'am însoțit — din ordin — la insula Șerpilor, unde li s'a permis să facă cercetări științifice.

Bulgarii, au început și ei să facă asemenea studii înființând chiar o stație maritimă și un acvariu la Varna — la inaugurare a fost invitat acolo și d-l Dr. Antipa.

Noi avem de câțiva ani înființate două stații maritime în apropierea Constanței — la Agigea și la Tâbăcărie.

Una cu'n caracter universitar și alta curat științifică.

Nu poate decât să ne bucure aceste începuturi. Dar lucrările de laborator trebuiesc popularizate și răspândite, pentru a instrui masele, pentru a deștepta interesul, a forma și educa marea public pentru cultul mării.

„Cercetarea științifică se poate face în ascuns, dar rezultatele trebuie să vorbească tuturor ochilor și să fie în drumul tuturor pașilor, ca să câștige pentru o atât de iubită și de uitată menire” — a zis cu drept cuvânt un iubitor al mării, d-l Bucușă, în conferința ținută la Balic, despre cunoașterea Mării Negre.



Peștele eburător.

În viața mea am văzut câteva aquarii în Europa și în America. C'o plăcere aproape copilărească m'am desfășurat zile întregi urmărind vietățile în apa de mare închisă în cutiile patrute de sticlă transparentă.

„Cum, noi nu putem avea la Constanța asemenea instalații? Mă chinuia continuu un vis nerealizabil. Un aquariu este o întreprindere așa de grea în cât țara noastră nu și-o poate permite?”

Și iată am trăit să văd un aquariu făcut la Varna.

Adică noi să nu fim în stare nici să imităm măcar ce-au făcut vecinii noștri?

Am vizitat, condus de secretarul *Ligi Navale Bulgare*, și Muzeul Maritim pe care l-au început deocamdată în localul Liceului din Varna.

S'a prefăcut în hotel militar destinând câteva încăperi Serviciului Hidrografic și Ligi Navale Române.

Prin Constanța, primul port al țării, se perindează anual mii și mii de vizitatori, excursii și colonii școlare. Toată această lume atrasă de orizontul Mărei, va învăța într-o oră petrecută la Muzeul Maritim, lucruri ce nici în școală și nici în viață nu au putința să le învețe.

Să nu credeți că este nevoie de prea mari cheltuieli. Desigur mai puține decât la Varna.

Sunt trei mari instituții cari trebuie să colaboreze, și



Peștele luminor.

Merită toată lauda și admirația cei cari pun atâta inimă pentru cunoașterea și propaganda mării.

C'o dureroasă strângere de inimă am plecat din Varna. Simțul de dreptate ne face să recunoaștem meritul fiecăruia și pilda bună s'o luăm ori unde o întâlnim.

Un slab început de muzeu maritim avem în secția Marinei din Muzeul Militar dela Parcul Carol.

Adevăratul muzeu maritim științific, tehnic și istoric trebuie neapărat să se întocmească la Constanța, unde se va instala și aquariul pe care-l visez din copilărie.

Localul este gata, splendid, anume parcă făcut în acest scop: fostul *Hotel Carol*. O destinație mai măreață nu-i se poate da acestei clădiri făcută de Englezi chiar pe malul Mării.

Această casă, a fost cumpărată cu banii Marinei Militare pentru Comandament sau pentru Școala Navală. Prin ce împrejurare, nu știu, i s'a schimbat destinația.

toate trei au mari posibilități de personal și material:

1. Marina Militară.

2. Direcția Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă.

3. Serviciul Pescăriei.

Mai mult decât bani se cere inimă, inițiativă și acordul părților.

Pricepere este, căci factorul științific îl avem în mijlocul nostru.

Savantul Dr. Antipa, de reputație mondială în această materie, vice-președinte la Societatea de Studii a Mării Mediterane, d-sa care a dovedit că poate să creeze din nimic un muzeu minunat, ca cel din București, care face cinste țării, își va da — suntem siguri — prețiosul său tribut pentru a lăsa în urma generațiilor cari vin o operă grandioasă pe țărmul românesc al Mării Negre.

JEAN BART



Stridia cu perle.



CATASTROFE SUBMARINE

de Al. Marius Gheorghiu

Pierderea submarinului francez „Prométhée” în apropiere de Cherbourg, la 7 Iulie trecut, pe când făcea încercări de navigație la suprafață, pierdere care îndoliază încă odată marina de război franceză, atrage din nou atenția tuturor asupra acestei categorii de vase, pentru marele public încă plin de mister.

Submarinul „Prométhée” era prototipul unei serii de cinci vase cuprinse în programul naval întocmit în 1927. Lansat în Octombrie 1930 de șantierele din Cherbourg, submarinul avea un deplasament de 1379 tone la suprafață și de 2060 tone în imersiune. Era lung de 90 m, 30 lat de 8.16 m, și avea un pescaj de 4.70 m. La suprafață era acționat de două motoare Diesel cu o viteză de 18 mile, iar în adâncime de două motoare electrice cu o viteză de 10 mile. Avea la bord un echipaj de 61 oameni din cari au fost salvați numai 7, printre cari și comandantul.

Cauzele accidentului nu se cunosc încă precis: se presupune că o manevră greșită a vre-unui om din echipaj a deschis vanele balasturilor de apă, fără ca celelalte panouri prin cari interiorul submarinului comunică cu exteriorul în navigația la suprafață, să fi fost în prealabil închise. Apa a inundat întregul corp al submarinului, provocându-i scufundarea în 45 secunde.

Pentru a ne da mai bine seama de drama petrecută cu prilejul scufundării submarinului „Prométhée” ne propunem să schișăm în cele ce urmează, în termeni simpli, câteva detalii asupra structurii submarinelor, precum și asupra mijloacelor de salvare proprie cari stau la îndemâna echipajului.

Dela primul submarin „la Tortue” al lui Bushnell (1776), „Nautilus” al lui Fulton (1800), „Brandtancher” al lui Bauer (1850), „le Plongeur” al lui Bourgeois și Brun (1864), dela acești precursori ai submarinului, multe progrese au fost realizate până a se putea ajunge la construcția submarinelor de 2000 tone, cari în timpul războiului n-au fost departe de a paraliza transporturile aliaților.

Toate aceste unități sunt cuprinse sub denumirea generică de „submarine”: trebuie însă să facem o deosebire între „submarine” și „submersibile”, diferențele între a-

ceste tipuri având o influență deosebit de importantă asupra riscurilor pe cari poate să le întâmpine și a mijloacelor de a le evita.

Atât submarinele cât și submersibilele se compun în esență dintr-un corp de tablă groasă, în formă de țigare, putând rezista la o presiune de până la 100 m. apă. Pe lângă tancurile de balast de apă (dublu fund) pe cari le are orice vas modern, submarinele și submersibilele au și tancuri de balast laterale, cari prin umplerea lor cu apă, anulează flotabilitatea și ajută la imersiune. Reglajul precis al cantității de apă cu care se umple tancurile se face prin niște chesoane (*caisses d'assiette*) prevăzute cu un nivel și în cari se introduce mai multă sau mai puțină apă, după greutatea aflătoare la bord (echipaj, provizii, muniții, combustibil, etc.).

Diferența între submarine și submersibile constă în aceea că primele au tancurile de balast construite în interiorul corpului, pe când submersibilele în afara lui. (Fig. 1 și 2).

Tancurile de balast ale submarinelor, din motive de economisire a spațiului utilizabil, sunt reduse ca volum și ocupă până la maximum 12% din deplasamentul total. Ele suportă presiunea apei în imersiune și trebuiesc construite din aceeași tablă groasă ca și corpul.

Submersibilele, din potrivă, au tancurile de balast construite în exteriorul corpului, împrejurul cărora formează un dublu înveliș. Volumul lor poate atinge dela 25—33% din deplasamentul total. Fiind exterioare, aceste tancuri pot fi lăsate să comunice liber cu marea printr-o vană de umplere care se deschide la partea lor inferioară și printr-o altă de evacuare a aerului, la partea lor superioară. Tabla din care se confecționează aceste tancuri e de grosime relativ mică, deoarece în imersiune nu are de suportat presiunea apei.

În navigația la suprafață, submarinul cu flotabilitatea lui redusă, iese prea puțin afară din apă. Submersibilul, ușurat de enormul volum de apă a balasturilor sale, închise și goale în navigația la suprafață, este tot atât de înalt deasupra nivelului apei ca un vas torpilor de un tonaj egal. Ca și un torpilor, submersibilul poate naviga la suprafață și pe timp rău, pe când submarinul nu gă-

sește altă scăpare de valuri decât în imersiune. În cele ce urmează ne vom servi de termenul generic de submarin pentru ambele tipuri de vase, cum de altfel se face acum în mod obișnuit.

Să vedem în continuare care sunt riscurile la care sunt expuse submarinele. Le putem împărți în două categorii: riscuri interioare și riscuri exterioare.

Un submarin are un anumit număr de deschideri ca: panouri de acces, mâneci de aerajie etc. care trebuiesc închise înainte de imersiune și un sistem de conducte destul de complicat care deservește navigația la suprafață și în imersiune: conducte pentru umplerea și golirea tancurilor, a chesoanelor de reglaj, sorburi pentru secarea apei care ar pătrunde în interiorul spațiului utilizabil, conducte pentru alimentarea mâncărilor de incendiu etc. Ofițerii și echipajul trebuie să cunoască bine întregul sistem de panouri și conducte ale vasului pe care sunt imbarcați pentru ca ordinele să fie precise și executate în perfectă cunoștință a materialului. Aceasta însă n'a putut evita pierderea a multor submarine ale căror panouri nu s'au închis la timp, sau nu destul de bine.

Tancurile de balast ale „submarinelor” care după cum am văzut, sunt interioare au peretele interior din tablă relativ subțire, fiindcă la presiunea mediului în imersiune rezistă numai peretele exterior (vezi fig. 1). Dacă

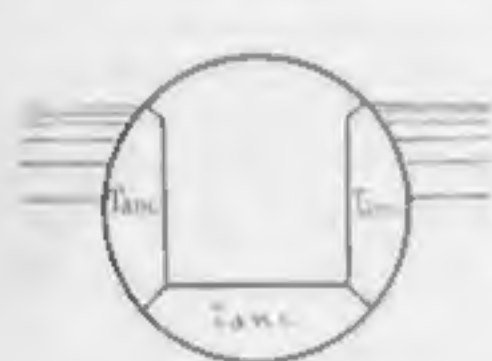


Fig. 1.

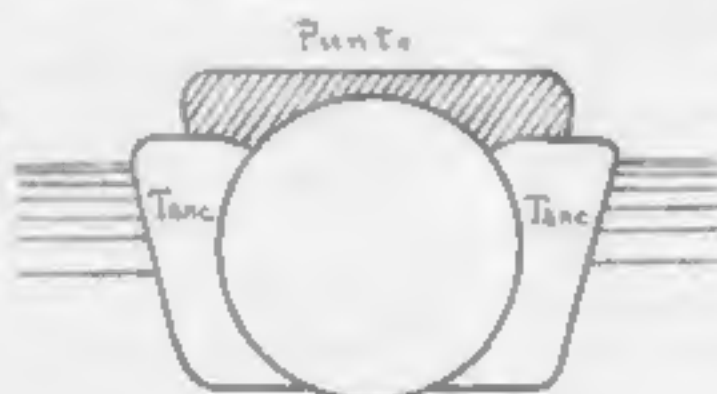


Fig. 2.

în timpul umplerii tancurilor vre-o vană din exterior nu se închide complet sau de loc, în imersiune presiunea apei, care crește cu adâncimea, apasă pe peretele interior al tancului pe care, la un moment dat, îl poate sparge. Așa s'a pierdut submarinul francez „Lutin” în 1908, când o vană nu s'a putut închide bine din cauza câtorva pietricele intrate în locașul ei.

Riscurile de explozie la bord sunt iarăși destul de mari. Torpilele automobile, rezervoarele de aer comprimat, muniția de exercițiu, acumulatorii pot produce grave accidente și chiar catastrofe.

În sfârșit acumulatorii electrice degajează, în timpul încărcării lor, gaze foarte inflamabile. Încărcarea se face în timpul navigației la suprafață și o ventilație activă curăță de obicei aceste gaze. Dar dacă ventilația nu e suficientă, o scânteie cât de mică poate aprinde amestecul de gaze și provoca o explozie. Aceasta fu cauza accidentului submarinului „Néréide” la Toulon în Noiembrie 1925. Un accident de același natură scufundă la

Cherbourg în 1916, submarinul „Gustave-Zédé”.

Printre riscurile exterioare putem cita în primul rând coliziunea. Manevrând cu mai multă greutate decât un vas de suprafață, cu o percepție la periscop mai puțin precisă a mișcărilor celorlalte vase, submarinul nu poate evita o coliziune iminentă decât printr-o imersiune imediată și profundă. O întârziere cât de mică îi poate fi fatală. Astfel s'au pierdut submarinele franceze „Pluviose” și „Vendémiaire”, primul lovit de un vas de călători lângă Calais în 1910, al doilea de un cuirasat în Marea Mănecei. Nu de mult submarinul englez „Poseidon” piere în mările Chinei, lovit de un alt vas în momentul când voia să treacă la navigația în suprafață.

Un caz mai rar e o coliziune între două submarine în imersiune. În timp de pace submarinele operează în sectoare determinate și riscul de coliziune e inexistent. Dar în timp de război când mai multe submarine pot căuta să atace același vas inamic, accidentul se poate întâmpla.

Astfel submarinul „Gay Lussac” a intrat în coliziune cu „Berthelot” în Mediterana în 1917, cauzându-și reciproc avarii serioase.

Alte riscuri de coliziune sunt acele cu stânci submarine sau epave.

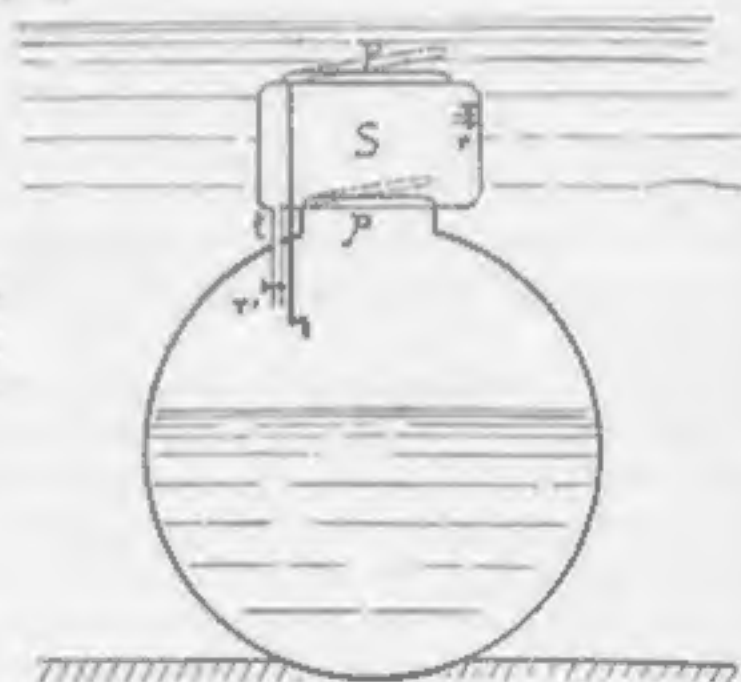


Fig. 3.

În caz de pericol, comandantul submarinului are la îndemână următoarele mijloace de salvare: 1) lestul de plumb; 2) aerul comprimat.

Dacă submarinul e la fund și nu se mai poate ridica prin mijloace proprii, salvarea echipajului se poate face prin scafandre individuale trecând printr'un dom sau clopot, denumit „sas” (vezi fig. 3).

Lestul de plumb e format dintr-o masă de plumb în greutate de câteva tone, așezată sub chila submarinului și care se poate detașa printr-o pârghie comandată din interior. Submarinul se ușurează brusc prin căderea lestului de plumb și dacă greutatea de apă intrată în submarin e mai mică decât a lestului de plumb, vasul se urcă la suprafață.

La bordul fiecărui submarin există o mare cantitate de aer comprimat, închis în butelii sau rezervoare la 150-

180 kgr presiune. Cantitatea lui variază după tonajul vasului — la submarinele mari până la 5000 litri. Tancurile de balast au mai multe compartimente despărțite între ele prin pereți etanși. La partea superioară a fiecărui compartiment se află instalat câte un tub în comunicație cu un rezervor de aer comprimat. Tubăria de evacuare a tancurilor prin aer comprimat este astfel împărțită ca să se poată goli tancurile toate de odată sau numai parte din ele. În caz de pericol de scufundare, ambele mijloace de salvare: aruncarea lestului și golirea tancurilor prin aer comprimat, se utilizează de obicei simultan.

Dacă submarinul nu se ridică la suprafață prin aceste mijloace atunci când vasul ajunge la fund, se încearcă salvarea oamenilor prin „sas” (fig. 3). Acesta se compune dintr-un clopot S, care comunică cu interiorul printr-o ușă circulară p, iar cu exteriorul prin P. Aceste uși se manevrează, prima din interiorul submarinului, iar a doua din clopotul S și din interior. Robinetul r din clopot permite umplerea acestuia cu apă, iar tubul t cu robinetul r', golirea lui în interiorul submarinului.

Vasul ajuns la fund, primul om care vrea să se salveze, deschide ușa p din interior și se introduce în clopot. Închide apoi ușa p, fiind în clopot și deschide robinetul r. Apa intră în clopot comprimând aerul către partea superioară. Robinetul r e închis când se stabilește un echilibru între presiunea aerului din năuntru și presiunea apei din afară care apasă pe ușa P. Acest moment e ales de omul din clopot prin încercări cu mâna asupra ușii P până când simte că cedează. Deschide apoi ușa P pe unde iese luat în sus spre suprafața apei de aerul comprimat care caută să se ridice. Din interiorul submarinului se închide apoi ușa P, se golește clopotul de apă, prin tubul t și robinetul r' și manevra se repetă pentru al doilea om. Înainte de a trece în clopot, oamenii se îmbracă în costumul de scafandrier, care constă dintr-o cască, o vestă impermeabilă strânsă la centură și un aparat generator de oxigen. Mai e un pericol pentru omul care iese la suprafață: schimbarea bruscă a presiunii poate să-i cauzeze accidente și chiar moartea. Dar toți preferă acest risc, sufocării sigure din submarin.

Toate aceste mijloace încercate și nefiind eficiente (se poate ca submarinul să fie așezat pe fund înclinat, clopotul umplut în permanență cu apă să devină inutilizabil) echipajul mai poate găsi o salvare refugiindu-se în compartimentele care nu sunt încă inundate. Dacă echipajul poate detașa colacul telefonic — care e așezat în exteriorul submarinului dar se manevrează din interior — acesta se ridică la suprafața apei și prin cablul telefonic de care e legat, se poate comunica din submarin cu vre-un vas care ar zări în trecere acest colac. Dacă salvarea trebuie să vină repede fiindcă compartimentele care sunt goale se pot umple, sau cedează presiunii apei, sau încă echipajul piere sufocat de vicierea

aerului. Lucrul acesta s-a întâmplat cu echipajul submarinului francez „*Farfadet*” pierdut la Bizerte în 1905. Salvatorii au intrat în comunicație telefonică în două rânduri cu echipajul submarinului scufundat, dar cablurile prin care se încerca să se ridice submarinul, au cedat de două ori. Când s-a reușit să se aducă la suprafață, nici un om din echipaj nu mai era în viață.

În caz de pierdere a unui submarin, locul precis al accidentului, dacă nu se găsesc urme de ulei la suprafața apei, sau bule de aer, se stabilește prin scafandrieri. Căutarea pe funduri adânci se face însă anevoios, scafandrierii neputând să coboare la adâncimi mai mari de 40 metri, cu aparate obișnuite.

În Germania s-a construit după război un scafandru de un volum mai mare, în formă de cilindru, care poate să coboare până la 150 metri. Pereții cilindrului pot rezista până la o presiune de 250 metri adâncime. Acest cilindru e destul de mare pentru ca un om să poată lucra comod. Aparatul are tancuri de balast care se pot goli din interior, cu alte cuvinte scafandrierul poate regla flotabilitatea și aderența pe fund după trebuință. Aparatul e prevăzut cu grife care manevrate din interior pot face aceleași servicii pe care le-ar face direct mâna scafandrierului. Cilindrul are în interior un proiector, ferestre groase pentru supravegherea lucrărilor, manometru, barometru, telefon, buteli de oxigen, etc. Acest scafandru e coborât printr-un cablu, dar dacă cablul s'ar rupe, aparatul se poate ridica singur la suprafață, prin golirea cu aer comprimat a tancurilor de balast.

Dacă submarinul e pe un fund nu prea inaccesibil, se poate încerca salvarea lui prin docuri de ridicare. Aceste se compun din două pontoane depărtate între ele cam cu 15 metri și unite transversal printr-o punte metalică. De această punte se fixează cabluri sau lanțuri groase manevrate de scripete puternice. Scafandrierul leagă aceste lanțuri de inelele prevăzute pe corpul submarinului sau caută să le treacă cu un brâu împrejurul vasului. Operația e anevoiasă, înceată și nu are de scop decât salvarea materialului: echipajul nu poate aștepta până când corpul submarinului e adus la suprafață.

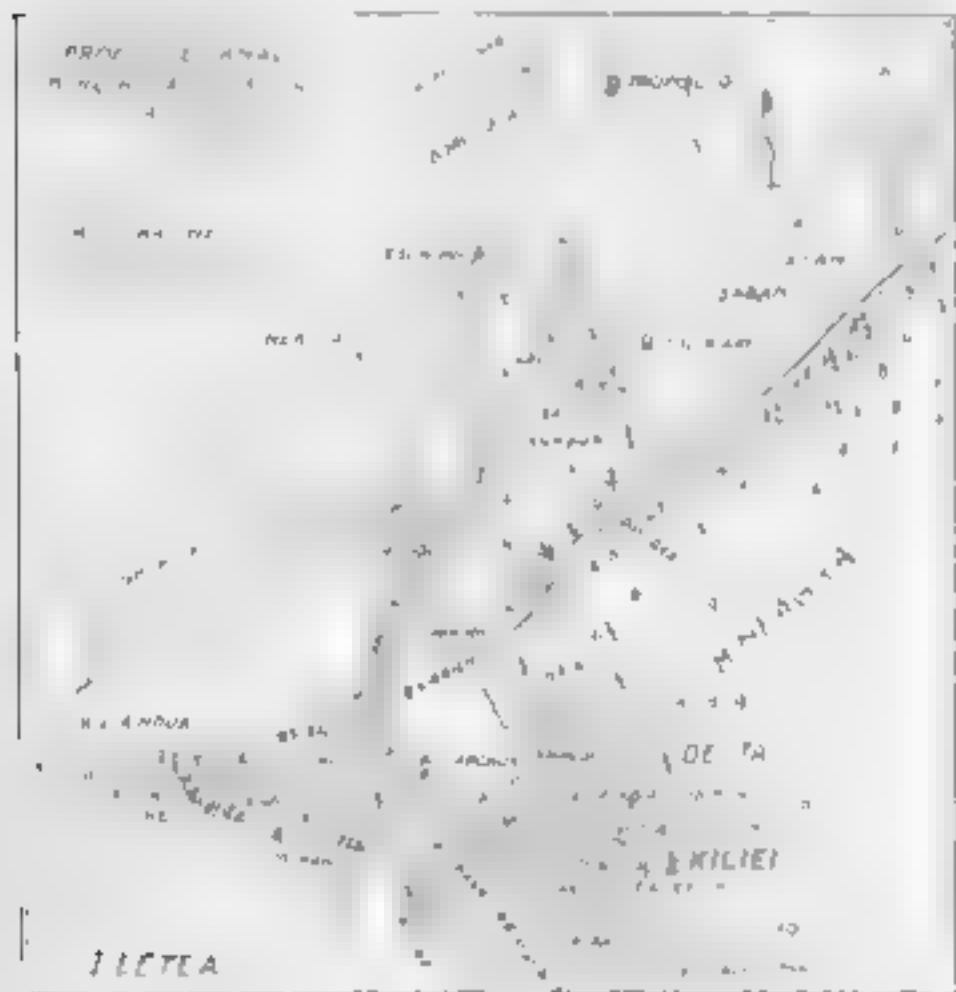
Din cele expuse mai sus ne putem face o idee aproximativă de cât e de complicat un vas submarin și câte cunoștințe tehnice trebuie să poseadă ofițerii și echipajul pentru ca să-l manevreze cu aceeași supleță la toate adâncimile și să-l păstreze în același timp întreaga eficacitate ca armă de atac.

În realitate lucrurile nu sunt tocmai așa. Echipajele compuse din oameni simpli care își îndeplinesc obligația serviciului militar, cu o instrucție insuficientă la bază — nu-și dau seama că dacă nu fac un gest întocmai cum li-au învățat în mod automat, sau dacă nu execută cu aceeași atenție încordată manevra care se comandă, accidentul îi pândeste, de cele mai multe ori cu ieșiri fatale.

Dacă trecem în revistă cauzele care au pricinuit pier-

Un canal între Brațul Kilia și Lacul Sasicul Mare (Kunduc)

În Basarabia, la Nordul orașului Vâlcov, la circa 17 kilometri se află unul din cele mai mari lacuri ale României — lacul Sasicul Mare sau Kunduc. Acesta este un lac sărat de tipul limano-lagunar. Are o suprafață la nivelul mijlociu de 20 300 hectare — un volum de circa 370 500 000 m³. Adâncimea dominantă e de circa 2,50 m, însă când apele sunt mari ajunge până la 4—5 metri. Lungimea este de 32 km, iar lățimea maximă de 13 km. Are forma unui triunghi cu vârful tăiat și cu baza pe malul mării. În el se varsă două râuri măricele cu apă dulce: Srata și Cehărlăcuț. În partea de Nord-Est se mai varsă încă o mulțime de izvoare de apă dulce. Sasicul este despărțit de mare printr-un dig natural îngust format din nisip, pietriș și sfărâmaturi de scoici, de



o înălțime de 2—3 m și o lățime de 40—200 metri. În acest dig se află o strâmtoare sau prorvă prin care lacul comunică cu marea. Primăvara când nivelul apelor din acest lac este urcat, atunci „prorva” se adâncește și apele din lac curg în mare. Vara — când apele din lac scad din cauza evaporăției și din cauză că cele 2 râuri nu-i mai

derează a multor submarine în ultimii douăzeci de ani vedem că în afară de colizuni cu un vas de suprafață, adică de acele riscuri pe cari prevederea omenească nu le poate încă înăltura, toate celelalte accidente au fost determinate de neatenție, de lipsă de pregătire, sau supraveghere insuficientă. Fără îndoială că dacă echipajele ar fi bine selecționate, angajate pe un termen mai lung și bine retribuite, accidentele ar fi cu mult mai rare și s-ar evita neîncetate pierderi a atâtor vieți tinere.

aduc apă suficientă, se micșorează adâncimea, sau chiar se poate astupa și în cazul acesta nivelul apelor lacului scade sub al mării. Atunci o parte din fundul lacului, din spre răsărit în special, iese la suprafață și se formează pe margine mai multe golfuri și bălcițe, care uscându-se lasă un strat de vr-o două degete de sare. Aceste sărături se formează în spre Eschipoș, Zolocari și Volcioc. Vara vine la locurile acelea, foarte multă lume spre a face băi de nomol, care are aceleași proprietăți, ca și acela de la Tekirghiol și Lacul Sărat. Malurile acestui lac sunt în general abrupte și înalte.

Pe malurile acestui lac se află orașul Tatar-Bunar și satele Eschipoș, Zolocari, Tropolca, Borisofca, iar alte comune importante ca Gibrieni, Nerusa, Galilești, Jagani se află la mică distanță numai de câțiva kilometri. Toată această regiune este foarte bogată în cereale și vite. Orașul Tatar-Bunar este un centru comercial important, de mai multe ori pe an se țin bălciuri de seamă pentru desfacerea produselor agricole. Pe banda ce desparte lacul de mare se află numeroase colbe de-ale pescarilor ce pescuiesc la mare și în lac.

În acest lac se pescuiește în special chefalul și cambula. Cantitatea maximă anuală s-a ridicat după război la circa 138 000 kgr după ultimele statistici, adică apr 5 kgr. pește pe hectare. Chefalul și cambula intră în lac primăvara. Pescarii, dacă gâră este astupată o destupă și o adâncesc. În acest lac pușorul acestor pești se dezvoltă în condițiuni foarte favorabile. Cambula se pescuiește cu niște setci speciale, numite setce de cambulă. Chefalii intră în acest lac primăvara cam prin Mai și Iunie. După ce pescarii se asigură, că tot chefalul a intrat și nu mai vrea să iese, închid gâră cu un gard cu cotețe speciale pentru pescuitul chefalului. Toamna când apele încep să se răcească și vin primele furtuni, adică pe la sfârșitul lui Septembrie și începutul lui Octombrie, chefalii caută să fugă din lac în mare, și dau năvală la garduri unde sunt prinși de pescari. Numărul chefalilor este așa de mare, că apa pare că fierbe. Chefalii se reped în garduri, izbindu-le cu putere capul, până ce sângerează și apa se înroșește. Cantitatea de chefal ce se prinde variază dela an la an. Câteodată intră chefal foarte mult. Altfel intră prea puțin. Dacă primăvara, când vor să intre, sunt furtuni și plozi, care fac ca apa lacului să fie tot rece, atunci chefalul nu mai intră în Sasik, ci se îndreaptă spre alte țărături și lagune. Cum vedem pescuitul chefalului este foarte capricios.

Actualmente Sasicul se găsește cam în aceleași condițiuni în care se găsește Razelmul înainte de deschiderea canalului Regele Carol.

Dacă s-ar săpa un canal între brațul Kilia al Dunării și lacul Sasik, cum am arătat în schișa alăturată, apa acestui lac s-ar indulci, cum s-a indulcit și apa Razelmului și

DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

POVESTEA NAVIGAȚIEI

de C. Amiral C. BUHOLIZER

Lupta Navală de la Lepante. (secolul XVI) A avut loc între Turci și Spanioli Sicilieni. În o armată compusă din „galese” navigația se regula după luțarea dată de rame. În flotă erau mai multe feluri de nave, unele formau „grosul”, altele vegheau nămea grosului „Fregatele” făceau paza și vedeau departe înaintea flotei. Flota creștină trecu canalul d'Otranto sub comanda spaniolului Don Juan, fratele lui Filip al II-lea și ancoră la Ozia. În ziua luptei, cu crucișul în mână, Don Juan trecu navele în revăstă. Se rembarcă pe „Suna” care ridică pavilionul „Ligei Creștine”, pavilion binecuvântat de Papa Piu al V-lea.

Flota creștină purtând pavilioanele Venetiei, Siciliei, Napoli și Savoyi. face un semicerce imens în jurul flotei turcești, care prezintă și ea un semicerce cu partea ampliată spre creștină. Lupta începe, tunurile încep.

Măcelul nu se sfârșește decât cu uciderea amiralului turc Ali, care avea la bord un „dale” al lui Mahomet, pentru într-un diamant. A doua zi pescarii din golful Patras s-au găsit pe marea liniștită decât „acel” ascunzând sub oginda sa de azur secretul celor cincizeci de mii de morți. Don Juan, se întoarce la Messina, unde defilă remorcând la pupa navelor sale pe cele turcești, cu vergile

atunci acest lac s-ar popula cu crap, șalău, somn, etc.

Se ar găsi în acest caz condițiuni favorabile pentru creștere și reproducere. Producția acestui lac de la 5—6 kgr pe hectar cel mult, ar crește la 70—80 kgr cel puțin la Razeam după ce s-a săpat canalul Regele Carol producția pe hectar de la 1 kgr a crescut la 75 kgr. Dificultăți tehnice mari nu s-ar avea, canalul fiind săpat într-un teren moale format din nisipuri și aluvionii. Lungimea în

dreaptă ar fi cam de vr. o 15 km. Canalul trecând pe lacul Soloneț, după cum este indicat pe alăturata hîță ar pune în valoare și aceste 2 lacuri ce se găsesc între Dunăre și lacul Sasic cu o suprafață totală de 545

are. Costul acestui canal — având în vedere bogăția peste ce ar produce — s-ar putea scoate chiar în

peste ce ar produce — s-ar putea scoate chiar în

canalului Regele Carol a fost amortizat în primele două luni de exploatare.

Dar nu numai din punctul de vedere al pescuitului ar duce acest canal foloase mari, dar și ca mijloc de legătură între Dunăre, deci porturile dunărene Ismail-Reni-

oareă acest lac și care e lipsită de căi de comunicație

naul acesta ar trebui să fie făcut navigabil pentru vase de tonaj mic, astfel ca șlepurile mici, cum sunt ace-

care navigă pe Prut, să poată veni pe Sasic unde ar

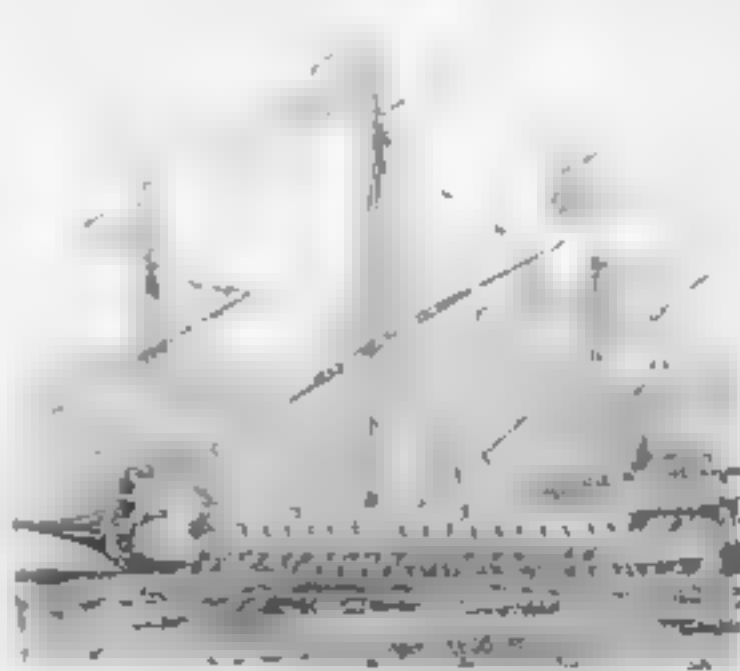
ea să încarce produsele agricole, care actualmente sunt trimise cu căruțele la Chișina sau la Ismail deci cu cheltuieli și pierdere de timp mai mare

Economia țării nu va putea decât profita dacă acest canal se va săpa. Să sperăm, că într-un viitor apropiat această propunere se va realiza.

† Căpit-Comandor N. G. GONTA

ntoarce și pavilionul jos. Împărțirea prăzii a adus 58 de nave turcești Spaniei, 39 Venetiei, 19 Papiei Piu al V-lea. Don Juan a primit 16 galeere armate, conduse de 120 sclavi turci. Marina turcă nu s-a mai ridicat după lupta de la Lepante

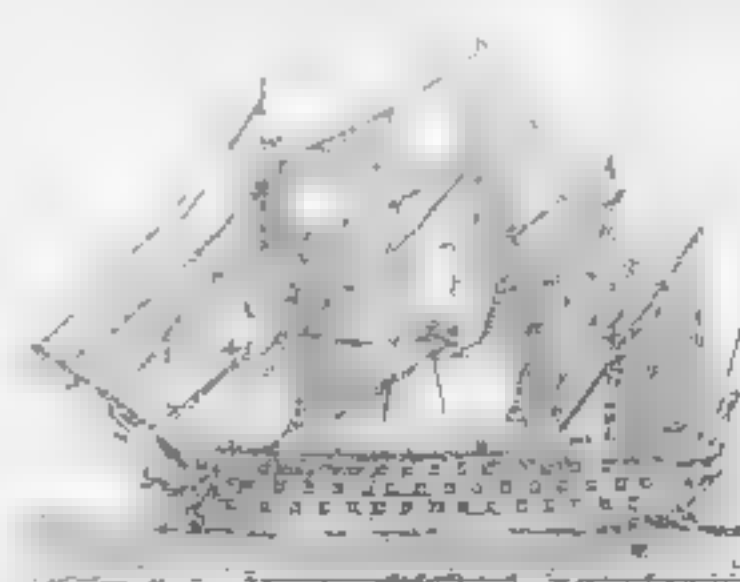
Invincibilă Armada (secolul XVI) După lupta de la Lepante, Spania nu mai cunoștea marginile orgolului. Nava unui căpitan tânăr englez, Francis Drake, fu capturată de Spanioli. Acesta ajunsese în Anglia, convinsese pe marinarii din Plymouth, cari



li înțeleșeră și cu economide lor armă repede 2 nave cu care începu gonita contra navelor spaniole. Cu aceste două nave, conduse de frații Drake, una de 75 tone și alta de 25 tone, marinii englezi au început cucirirea Oceanului în secolul XVI

Drake se întoarce cu pradă multă și convinsese pe cel mai mare Angliei, că Spaniolii sunt slabi în Columbia (America). Regina Elizabeth li dădu 4 nave mari cu trei sute de marinari dintre cei mai buni. Navele spaniole încep să se predea numai la auzul numelui de Drake. Atacă Cadixul (în Spania) și arse mai lăzitu 131 de nave spaniole, ucid

hoane avere



Din această cauză Filip al II-lea începe construcția navelor care compuneau Armada. Erau 150 de nave din cari gatiorul amiral era de 1000 de tone și avea 48 de tunuri. Anglia avea atunci numai 30 de nave de mărimi diferite. Nava „Triumph” era comandată de Drake.

Anglia constru repede încă 50 de nave de câte 300 de tone. Armada spaniolă însă și perdu vremea în portul Ferol din cauza

curtunior de pe mare. Au loc câteva mici ciocniri între nave la apropiere de coasta engleză și pe urmă „Armada” fu surprinsă la Calais să ancoră, de către flota engleză. Atacată cu „nave aprinse” „bruloti”, și de focul tunurilor engleze, parte e distrusă în luptă, iar parte de furtună.

Navele din secolul XVIII. Navele cresc în dimensiuni, cele mai mari formând navele de linie, cu tunuri mai multe, luptându-se în „linie” unele după altele, iar cele mai mici, mai luși și între bulnărite pentru cercetarea mișcărilor flotei inamice fiind bricurile, corvetele și fregatele. Navele luptă în linie de șir unele după altele, pentru ca să poată trage cu tunurile care sunt așezate pe laturi, în borduri.

Corsarii Rada Algerului oleră corсарilor din Berberia au desăvârșit apăsor. În timp de trei secole, portul Alger a trimis corsarii săi victorioși nu numai în Mediterana ci și peste Ocean (în secolul al XVII-lea în Madera și pe coastele Angliei). Ei erau în legătură cu acei de pe coasta Marocului, având și legături de alianță cu puterile Europene. „Lupta” năvesc nimic imoral pentru ei. „Medana”, era un război regulat, declarat creștinilor și un fel de represalii, contra cuceririlor. Corsarii mahomedani au avut eroli mai mari ca și cei francezi pe Jean Bart, Forbin, Surcouf. Nave „capturate” aparțineau sultanului, corsarul lua marfa și marinarii echipajului, care deveneau sclavi.

Armatorul sau proprietarul navei corsare, (putea fi chiar sultanul) lua jumătate din drepturile corsarului, marfa și echipaj. Omul din echipaj care pune piciorul cel dintâi pe nava capturată, primea o primă de abordaj, în bani, sau își alegea un captiv sau mai ales o captivă.

Frânza recunoștea dreptul corsarilor așgerieni, să fie apărați de navele de război franceze. În schimb ei nu atacau navele de comerț ale acestora. În timpul lui Napoleon corsarii berberieni nu au atacat nici o navă franceză.

Viața pe Galere. Viața pe galere era îngrozitoare, chiar pentru oșteri cari, alară de căpitan, nu aveau nici cabine, nici pat și fiecare își căuta loc de dormit la pupa galeriei. Oamenii de la rame, duceau o viață și mai grea, lipși de bancurii lor sub cari dormeau unul lângă altul. Loviți de biciul „argamauai”, trăgeau la ramele grele în timpul luptelor ca și atunci când vântul nu permitea să se întrebunțeze pânzele.

Galerele cu rame etnate, dispar în secolul al XVI de când se întrebunțază numai un singur rând de rame, cu mai muși marinari la o aceeași ramă. În secolul al XVII-lea dispar complet ramele și rămân numai vecele. Când a apărut tunul, galerele l-au pus numai la prova, căci ramele împedicau tragerea. De aici a eșit și felul luptei, galerele în linie, unele lângă altele în semicerc, căutând să înconjoare linia galerelor inamice.

PRINCIPIUL LUI ARCHIMEDE

Amintiri din vremea când tunc onarii tureci nu primeau la timp salariul și al noștri primeau regulat.

✓ Repozitător comandor, Atanasia, primul comandant al vaporului ROMANIA, pe când se afla odată ancorat în port la Constanța, a fost invitat oficial, la căpitanie să plătească două sute de circi, franci turcești, pentru că de pe vaporul său marinarii au aruncat „gura” și gunoii în apă.

Întredevăr nu numai la Constantinopol, dar la orice port este oprit să se arunce gunoii, deoarece prin depuneri pe fund, cu timpul se micșorează adâncimea, și deci trebuie să se facă apoi lucrări de dragaj pentru curățit.

Comandorul Atanasia, prezentându-se imediat, după ce a schimbat obişnuitele salutul, a fost poltat să șadă pe divan.

Căpitanul portului care pe acele vremuri ca toți funcționarii portului imperiu Otoman lua leala cu câte o înălțare de 5—6 luni, făcea și el ce putea ca să trăiască în rândul oamenilor.

— Pentru că de pe vaporul ce comandați s-a aruncat gunoii în apă, ceea ce nu este permis, trebuie să ne plătiți amendă.

Dece nu e permis?

— Pentru că dacă se aruncă, apa se micșorează, noi trebuie să cheltuiim atunci cu dragajul și până se face iar fundul adânc, vasele n-ar mai putea să navigheze.

— Eu cred că aveți mare greșală.

Contrariu, dacă un corp se aruncă în apă, crește volumul ei, apa se mărește, e principiul lui Archimede.

— Care Archimede?

— Dați vă rog ordin să-mi aducă un pahar cu apă și îl veți vedea.

După ce isprăvit a adus paharul cu apă și l-a pus pe birou, comandorul Atanasia scoțind din buzunar patru migidii de argint continuă mai departe.

— Dacă aruncăm un corp străin în apă de ex., aceste piese, apă își mărește volumul, e principiul stabilit de Archimede, deci nu este drept să fim supuși la amendă, iată!

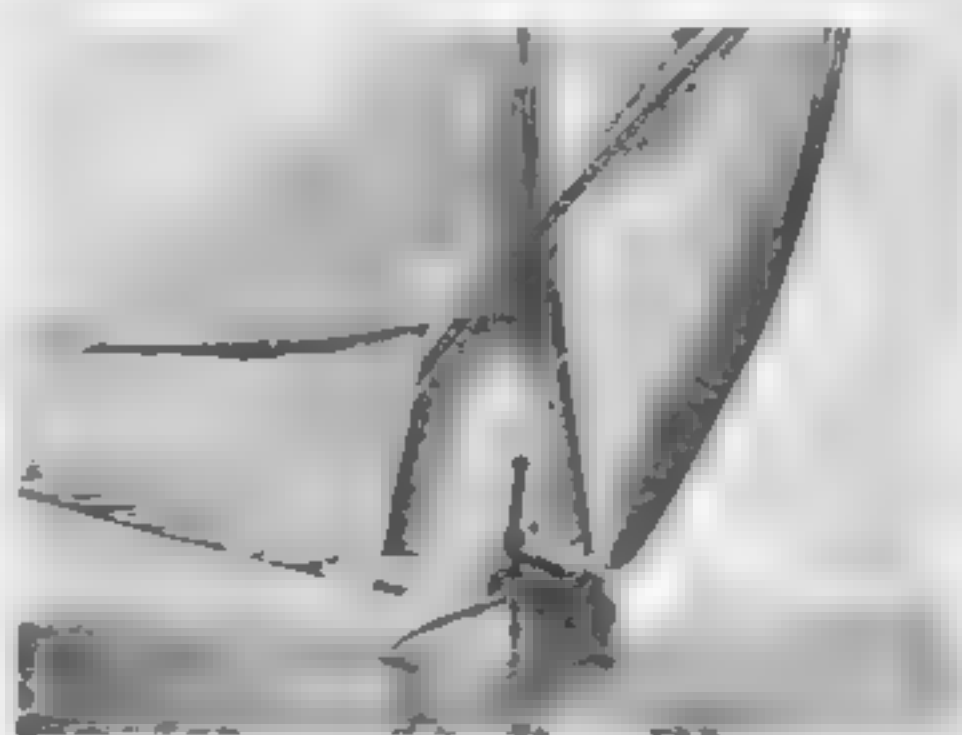
Și comandorul stănd să cadă toți banii în pahar și s-a deșchis pe birou.

— Vezi, e principiul lui Archimede, experiența probează că nu aveți dreptate să ne supuneți la amendă.

Căpitanul portului mototolind strică dresate și-a cerut scuze pentru greșita interpretare a legii în referință la principiul lui Archimede. Iar comandorul Atanasia s-a întors la bord făcându-se că uită monedele în pahar —satisfăcut că a scăpat vaporul de la o amendă de 200 circi.

scrie TONBAGARI





LITERATURĂ

Pastel Marin

La Yaffa și la Beyrouth
Nu ți mari grădini cu flori,
Și mandorini care rodesi
Pe an de două ori

Sub cerul veșnic de azur
Se 'naltă gabianii
Pe fărâmul mării de velu
Îmbobocesc castanii

La Beyrouth mai sunt femei
Așa...
Că atunci din privirea lor
Scântei amăgitoare.

Pe când amânii lor sunt duși
La câmp cu prolețarii
Ele petrec printre migdali
La braț cu marinarii

Și ancorăm la Beyrouth
Aș vrea în totdauna,
Pe sub platan și chiparozi
Să ne găsească luna!

Mă doare când îmi amintesc
Cum stam noi fiecare
Când la catarg am ridicat
Semnalul de plecare

Regretul despărțiri atunci
În suflet picurează
Cu fiecare smuls de zeu
Când lanțul se virează

Din casele cu ziduri vechi
De sus de pe terase,
În urma noastră fâlfâiau
Batiste de mătase.

C. TONEGARU

Cântecul velilor

Vele mici, ușoare : vele mari și grele .
Vele de corăbi și de carai
Vele în triunghiuri sau dreptunghiulare
Vele ce vă 'ntindeți fluturând, pe mare
Ca aripe albe de giganti fluturi
Vele ce vă 'ntindeți ca enorme scuturi
Zburător din prova : velă brigantină ,
Gabier din pupa : velă trinchetina
Ploic, cu formă fină , rândunică năcă ,
Fungile pe toată ...

Vele, ce în zare, albe, vă 'ntindeți
Și așineți calea vântului
...
Prins de
Șucă și țipă că
Făcându-l să simtă hamul și sclavia

Vele de corăbi, vele desvergate ,
V'am văzut adesea rupte, sfâșiate
De câte ori, vele, în lupta cu vântul,
N'ați putut să-l frângeți, s...
V'am văzut adesea rupte, sfâșiate
De câte ori, vele, în lupta cu vântul,
N'ați putut să-l frângeți, s...

Tot astfel cum nava își întinde vele
Eu întind în viață visurile mele
Încă de cu zori dulci ai dimineții
Le întind în calea vântului vieții
Le întind să-l prindă, când îl văd că fuge,
Să-i fure țări și să îl subjuge ,
Și... aud cum țipă că i-au luat puterea
Făcându-l să simtă hanul și durerea
Visuri ale mele : visuri desvergate ,
V'am văzut adesea rupte, sfâșiate
De câte ori visuri, în lupta cu vântul
Nu ați fost învinse, n'ați pierdut avantul ?
V'am văzut în urmă rupte, sfâșiate ,
Visuri caraghioase , visuri spulberate !

ION PLITAȘU

DUNĂREA ȘI PROTO-ISTORIA DACIEI

„Civilizația și marile fluvii istorice” este titlul unui însemnat studiu științific clasic, datorit scriitorului rus Meșnicof, despre care se zice că ar fi de origine română. Cartea are o prefăță de marele geograf *Élisée Reclus*.

Autorul arată cum primele, străvechi civilizații au apărut în văile marilor fluvii: Nil, Tigris, Eufrat, Gange.

Ocupându-mă din tinerețe cu studiul Dunării m-a chinut întotdeauna întrebarea:

Oare Dunărea să facă excepție de la regulă?

N-a fost oare și aici, în valea acestui mare fluviu, într-o extremă antichitate, leagănul unei străvechi civilizații?

Gândul profanului se rătăcește în noaptea timpurilor: pierde călătoria în căutarea genezei popoarelor europene, care se confundă cu începutul omenirii.

Și totuși problema aceasta etnică de geografie umană, e firesc să ne preocupe nelăcetat pe noi românii, ca o etnică chinuitoare.

Căci e vorba de nașterea și copularea neamului nostru, de începutul poporului român pe care-l căutăm în continuitatea arhimilenară a populației din valea Dunării.

Urmărind istoricul Dunării din cele mai vechi timpuri, fatal ajungem și ne oprim la uarea problemă istorică rămasă până azi neleslegată.

Care era viața popoarelor din valea Dunării mai înainte de a fi cucerite de împăratul Traian?

Această problemă istorică a fost pusă încă de la 1871, de Odorescu. Academia Română institue un premiu pentru cea mai bună lucrare.

Pe la 1880 apare lucrarea lui Gr. Tocilescu „Dacia înainte de Romani” care obține premiul Academiei.

Doi scriitori străini: Carl Gooss și Pulsky au scris câte un studiu asupra arheologiei din Ungaria și în deosebit asupra populației vechi din Ardeal.

La 1902 distinsul profesor I. Andreiescu își lua doctoratul cu o contribuție la *Dacia înainte de Romani*, luminând chestiunea neolitică din Dacia.

La 1913 apare *Dacia Preistorică* a lui Neculai Densușeanu.

Regretatul Părvan, în monumentală sa operă *Getica*, se pronunță tăios și ironic asupra lui Densușeanu: „*Dacia Preistorică* este un roman fantastic plin de mitologie și filologie absurdă, care în apărutia sa (postumă 1913) deșteaptă o admirație și un entuziasm nemărginit printre ductanții români în arheologie

E drept că asupra cărții lui Densușeanu n-am citit nici un studiu critic din partea vreunui specialist. Totuși mă întreb: e o lucrare care poate fi ignorată?

În voluminoasa carte *Dacia Preistorică* este un imens material documentar adunat după o muncă de patruzeci de ani. Poate e lipsită uneori de metodă și de un riguros control științific, totuși este o comoră de date utile.

Într-un cadru mareș se deschide cercetătorilor o lume nouă.

Oare această bogată culegere de tradiții și date istorice, nu poate servi ca o bază de discuții asupra problemei etnice a neamului nostru?

Cartea aceasta nu merită să i se arunce nici o privire critică din partea vreunui specialist?

Viața de muncă a lui N. Densușeanu este o pildă descurajantă căci arată ce soartă tragică au unii modești și demni muncitori intelectuali care se izolează de lume și de plăcerile ei, sacrificându-și viața, îngropându-se între tomurile prăfuite ale bibliotecilor.

Modest, resemnat, N. Densușeanu, s-a despărțit de lume, așa precum trăise. N-a apucat nici să-și vadă tipărită voluminoasa lui carte. Poate a fost mai bine... A închis ochii cu același neclintită credință în opera la care muncise o viață întreagă. Căci, amară

ironie, cartea *Dacia Preistorică* nu se vindea de căl în o farmacie și nu fusese apreciată decât de un chimist.

D. Iarmaciuc Hențescu era executorul testamentar și dr. Istrab, admirator distant, făcu o elogioasă prefață acestei cărți.

Deși nu am calitatea și nici n-ar fi locul aci, ca să comentez scrierile care se ocupă cu problema istorică a neamului nostru, totuși, pentru că urmăresc de zeci de ani lucrările în legătură cu istoricul Dunării îndrăznesc să exprim o judecată, dictată mai mult de bunăsimț decât de erudiție.

Ce conține în esență voluminoasa scriere a lui Densușeanu?

Dovezile că aci, între Dunărea și Carpați, a existat o civilizație ante-elenă. Un mare imperiu pelasgic centrul populației neolitice din Europa. De aci, pe căile de apă, s-a întins spre Orient această și viața preistorică antehomerică.

Zestărie mitologiei elene nu s-a născut în Grecia ci în țara Pelasgilor între Dunărea și Carpați.

Or d. profesor Andreieșcu, cunoscutul specialist în câteva rânduri spune același lucru.

„Pelasgii și Tracii au în realitate multe drepturi să se privească ca aducători civilizației epocii de piatră în Tesalia, Beoția și Phocia”.

Deasur Părvan, în *Getică*, s-a urmat pe drumul lui Densușeanu, cu o metodă riguroasă științifică, mângâindu-se la datele istorice, punând la punct toate descoperirile arheologice făcute în cuprinsul Daciei.

Totuși, în problema aceasta etnică, — cu toate studiile făcute și rămâne încă nedeslegată — nu-i destul numai contribuția istoricilor și arheologilor.

Cercetările istoricilor noștri se completează cu lucrări prețioase de filologie, folklor și geografie. Căci nașterea unui popor este și o problemă de geografie umană. O disciplină istorică trebuie să urmărească raportul dintre situația locului și a oamenilor.

Cu drept cuvânt, distinșii noștri geografi D. Mehreșin și D. Vălsan, își spun cuvântul lor în problema nașterii poporului român, și constată că, dintre cele două elemente geografice: Carpații și Dunărea, prea mult s-a vorbit de multe și prea puțin de apă.

Ca să urcăm scara vremii trecem din istoria scrisă în istoria legendară.

N. Densușeanu făcuse pe la 1893 pe chefulul sa un *Cestionar* despre tradițiile și antichitățile țărilor locuite de români.

„În casa țărânului român există încă până aci o mulțime de suvenir istoric din secole depărtate, un fel de istorie necrisă despre originea sa.

Fiecare sat, fiecare munte își are legendele și tradițiile sale istorice: vechi tradiții care merg mai departe de epoca colonizării Daciei”.

Valurile de pământ, tronurile tunurilor sau gorgonele, legendele noastre cu baba Dochia, urmele cultului soarelui și Apolo. Heana Coșânzeana, care nu-i decât frumoasa Elena din Troia lui Homer. Mormântul lui Ahie din Insula Șerpilor. Expediția lui Osiris, a cărei memorie se păstrează în legendele românești. Toate acestea constituie istoria legendară destinată a ieși din penumbră pentru a intra în lumina istoriei pozitive.

Nu putem ignora tot acest bogat material care poate contribui la deslegarea problemelor istorice ale nașterii și copulării poporului român.

Pentru a pătrunde Preistoria Daciei trebuie să descifrăm istoria legendară. Și oricât de încălțită i-ar fi limba trebuie să ajungem a o înțelege.

Căci s-a zis, cu drept cuvânt, că sensul fiecărei legende este închis ca sămburele în trunchiul fructului.

JEAN BART

- a) Să se studieze din vreme itinerarele de la S. M. R. și N. F. R. în vederea dezvoltării turismului de apă.
- b) Să se amenajeze vapoarele pe cât posibil pentru a putea lua mai mulți pasageri de clasă III-a ameliorată.
- c) Să se fie câteva vase în rezervă de la N. F. R. la Giurgiu pentru a satisface cererile de excursii pe Dunărea de mijloc.
- d) Să se organizeze excursii — cabotaj în timpul verii între Bugaz-Sulina-Insula Șerpilor-Mangalia-Balcic-Varna.
- e) Să se organizeze prin propaganda Ligii Navale excursii scurte în Orient cu vase de la S. M. R.
- f) Să se amenajeze câteva șlepuri în vederea unor colonii scolare flotante, pe care Liga Navală are intenția să le organizeze pe Dunăre navigând timp de o lună între Porțile de Fier și Sulina.
- g) Să lucrăm un ghid pentru turismul de apă scris în formă literară și artistic ilustrat, precum s-a făcut și alte țări, care trădă și în limbi străine va atrage turiști pentru Orient. L. B.

Poliția porturilor și a navigației

Pentru a se cunoaște primele începuturi ale poliției porturilor românești la Dunăre redăm un extras din organizarea poliției orașului Galați la 1850 — după o lucrare a d. m. G. Georgescu, *Capitanul Portului Moldova Veche*.

Art. II. Despre poliția portului Galați.



Galați la 1844.

Finocă până astăzi pentru paza bunel rândueli în lăuntru zastavelor sunt numai gvardionii carantinei sub povățuirea căpitanului de port, care gvardionii se poartă prin zastavă fără uniformă sau măcar astfel ca ar fi alinașii a carantinei și prin urmare nu pot impoză nici cun. mușamel corăbierilor și alior lăcătușori de peste Dunăre, ce necontentit vin în zastavă, cu feluri de trebuințe, sau socotit neapărat după pindă și a alior porturi a se pune în lăuntru zastavelor o caraulă compusă de un ofițer, doi unteri ofițeri, un do-lageriu și 24 soldați.

Art. 12. Acest caraul va fi rânduit pe o lună de zile neșchimbabil, după trecerea cărui se va schimba și va intra în carantină pentru curățenie după regulile carantinești. Îndatorirea acestui caraul va fi pentru privegherea asupra linștei și ținerei bunel rândueli prin zastave și se va conforma într-o această cu povățuirea căpitanului de port pe lângă care va avea în privire și următoarele reguli.

1-a. Va priveghi pentru ținere în bună stare și curățenie în încăperea de caraul.

2-a. Va avea cuvenita îngrijire pentru sănătatea oamenilor de caraul.

3-a. Va priveghi a nu se purta prin zastavă vagabonși și alți oameni răi cugetători ce vin de peste Dunăre.

4-a. Ca toți matroși și alți corăbieri ce se scoboară de pe mal în

zastave pentru încărcarea și descărcarea corăbiilor și alte treburi să nu fie înarmați sau să poarte cuțite ascunse pe sine, această regulă se va încunoștința de către căpitanul de port corăbierilor și capitaniilor și schiperilor spre a se conforma cu ea.

5-a. Va opri cu totul vânzarea băuturilor spirtoase în lăuntru zastavelor de către ori cine afară de către marchitanii carantinei.

6-a. La ori ce gălceviere sau lăpătrivire în regulile polițienești a portului, pe vinovați se vor aresta îndată la caraulă, luându-l ofițerul pe căpitanul de port spre a primi deslegare spre cea înainte lucrare cu el sau a se scobozi de sub arest sau a se trimite în carantină.

7-a. Gvardionii ce sunt în lăuntru zastavelor vor fi datorți a în forma îndată pe ofițeri pentru ori care călcare a pravilelor carantinei și a regulilor polițienești.

8-a. După batera zorilor de seară și până la cele de dimineață nimeni nu-i va fi erlat a se cobori din corăbie în zastave, sau a aluneca peste noapte, pentru care slăgărit în curgerea nopții se vor trimite patrulă de la caraulă spre priveghere în lăuntru zastavelor.

9-a. Întâmpla nău-se vre-o serioasă turburare sau bătăli la vre una din corăbiile alătoare în port și cerându-se ajutorul puterii armate, ofițerul de caraulă după deslegarea ce va primi mai înainte de la căpitanul de port, va da legămintul ajutorului.

10-a. La întâmplare de primejdie de foc sau după ori care altă împrejurare, se vor escupa mărfuri pe mal în lăuntru zastavelor, ofițerul caraului este răspunzătorul pentru paza lor și ori ce așelare sau întâmpla, fiind datoriu a depune sancțiune spre paza acelor mărfuri.

Art. 13. Ofițerul de caraulă va avea cea mai aspră priveghere pentru ținerea rangurilor de gura în cuvenita dest. p. și, care trebuie a se purta cu cuvință fără a provoca prin a lor cea purtare vre-o tulburare sau neînțelegere comercianților, căci în asemenea întâmplări năuși ofițerul va cădea în grea răspundere, alinându-se a impoză mai mult prin o vrednică purtare și energie pentru ținerea bunel rândueli în lăuntru zastavelor spre acest slăgărit comandirul garnizonului din Galați va alege pentru această caraulă din soldați cei mai vechi și cu bune purtări.

Art. 14. Pentru înlesnirea viețuiei acestui ofițerului în carge lunei ce se va afla de caraul în lăuntru zastavelor l se vor scoboz din veniturile carantinești 300 lei în cursul Galătilui, care bani se vor număra înainte de intrarea în caraul.

Art. 15. Spre a se pute pune căl de grabă în lucrare această măsură, este de neapărat a se întința acum deodată o vremeînă încăl pere de caraulă cu grinzii și scanduri, gloște și trei oști, o odă mare încăpătoare de 27 oameni, una pentru ofițerul și al trile de arest potrivit cu autoratul aice plan, pentru care prin departamentul lucrărilor publice să vor da cuvenitele poronci și povățuiri păr-călăbiei și direcției carantinei, care se vor înțelegi și cu comandirul garnizonului Galați, spre a se pune îndată în lucrare dăruirea unei asămene caraulă în zastave lângă căpitania de port.

Art. 16. Dacă în lăuntru zastavelor s-ar întâmpla vre-o turburare serioasă spre a cărui învingere nu ar fi destul numărul caraului, comandirul garnizonului din Galați este datoriu a lua îndată cele măsuri spre restatornicire bunel rândueli.

Art. 17. În viitoru va fi cu totul oprit gvardionii a înp. al slujba lor fără prescripă uniformă.

Art. 18. Acest caraul va fi rânduit în zastavă numai pe vremea navigației, iar după includere se va ridica.

Art. 19. Toate regulile cuprinse prin acest proiect să vor face cunoscut de către căpitanul de port fiecăruia corăbii la sosirea ei în port, acelu numai câte se ating de personalul corăbiilor privitoare regulilor la care au a să supune.

Art. 20. Acest proiect să va înpârși și departamentelor competente și Hătmănei spre aducere într-o impunire celor prescrie și atingătoare de fiecare.

Ministru din lăuntru și Cavalier,

Barca „Marele Voevod Mihai”

a

Cercetașilor Marinari din Constanța

Liga Navala secția Constanța, în colaborare cu Secțiunea de Cercetări, a binevoit să doneze echipajului de Cercetași Marinari „Lt. Cdr. Viadimir Georgescu” barca botezată cu numele „Marele Voevod Mihai”.

Echipajul de Cercetași marinari și-a luat numirea de „Lt. Cdr. Viadimir Georgescu” din inițiativa Comandantului de Cohortă actual, care pentru meritele incontestabile, pentru legăturile suficient de bune între cercetași marinari și cel dispărut, ex-fost Comandant de Legiune, cum și pentru motive care onorează echipajul prin numele său, această propunere a stârnit entuziasm în alegerea sa.

Barca oferită de Liga Navală, a fost botezată în prezența M. S. Regelui Carol al II-lea, acum cu prietenul patronului marinei, barca cu armament de cercetași marinari, a fost prezentată M. S. Regelui de către d-l Amiral Brănescu, care în calitate de comandant al Ligii Navale a donat barca și a rugat pe M. Sa să primească a fi misul ei. În urmă „Marele Voevod Mihai I”, a donat un pavilion de prova, reședința d-lui Cdr. I. Georgescu, Comandant de legătură pentru Dobrogea.

În urmă barca a defilat prin lași oaspeților Regali dând onorul cu ramele.

Această barca a fost construită în Arsenalul Grupului de grăniceri marinari. Are două etaje, este construită din lemn.

Prezintă siguranță la mare, construcție solidă și forme elegante.

Cercetași marinari vor pleca cu această barcă la Budapesta pentru participarea la Jamboreea internațională.

Comandantul Ligii Navale „Ovidiu” de această ocazie a donat Ligii Navale secția Constanța să primească mulțumirile și recunoștința lor.

Barca se găsește în posesia noastră de 14 zile. În această perioadă cercetași marinari au făcut esul în mare la Marea Neagră și Marea Mării.

Comand. Cohortei „Ovidiu”
I. T. GHEZZO

Jamboreia Internațională a Cercetașilor Marinari din Polonia

Între 7 și 15 August a avut loc pe malurile lacului Garezin din Nord-Vestul Poloniei o Jamboree internațională a cercetașilor marinari, la care a fost invitată și țara noastră.

Au luat parte Franța cu un echipaj de 8 cercetași, Anglia cu unul de 10, Ungaria cu trei de câte 9 și Letonia cu 8. Ceoslovacia și România au fost reprezentate prin câte o delegație de câte trei comandanți.

Cercetășii polonezi deși tânări, numără deja peste 70.000 de membrii, 24.141 fete, 44.569 băieți, cu peste două sute de tabere permanente și 3862 de cercetași marinari.

Programul Jamboreei era împărțit în trei concursuri în care o tre echipajele străine, vizitarea portului Gdiny și excursii în locații mai de seamă din Polonia.

Concursurile, destul de serioase, s-au desfășurat pe lacul Garezin: salvarea persoanelor, salvarea unui vas, lansarea de colaci și bandule, tragera fringhiei cu bărcile, matoraj, reparare de bărci și la velatură, canotaj cu obstacole, navigație cu obstacole semnalizări. Pe un loc mai mare s-au desfășurat navigația cu pânze și excursii de 12 ore.

Cercetășii polonezi s-au mărginit la rolul de gazdă, de organizare, îngrijirea materialului, excursiunilor, etc. Fetele cum s-au

chitat de acest rol n-au dovedit pe deoparte desăvârșita pricepere a cercetașilor și a felului de a aranja o tabără, pe de altă parte insuficiența cercetășească astfel ca delegațiile străine să se resimtă „ca la ele acasă”.

La împărțirea premiilor, numărul cel mai mare de puncte l-au avut ungurii, care atât la sporturi cât și la focuri au stărnit ad



toate manifestările lor au dat dovadă de o experiență educațională cercetășească și sportivă. În toate manifestările lor se vedea străduința îndrăznilă de a câștiga simpatii pentru țara lor. Pentru o reședință a ei au echipe speciale pentru atrânărie, cu cercetași din cele mai bune lămpi.



Modelul lucrării de cercetăși din Poznan

mirajia tuturor. Curat până la eleganță îmbrăcați, disciplinați, în

După unguri au fost clasificați englezii, calmi și siguri de ei în toate împrejurările, — apoi francezii, cu viață, spirituală, veselă, chiar când erau învingători. Improvizările lor la focuri erau pline de scântecere „gălică”.

Două zile au fost rezervate vizitării portului Gdiny, — port și

Școala marinei comerciale dela Gdynia (Polonia)

Polonia apreciind deosebita importanță al accesului unei țări la mare, a luptat și obținut cu mari sforțări coridorul dela Danzig. Acest prim pas făcut, a ținut să meargă mai departe. Deci ocupându-se în primul rând cu organizarea portului Gdynia pentru a cărei amenajare face cele mai mari sacrificii atât pentru îmbunătățirea tehnică, cât și pentru adâncirea basipurilor. La Societatea Națională Polonia a obținut un mare succes prin respingerea cererii Danzigului ca traficul de voiajori și mărfuri de proveniență și cu destinație poloneză, care nu trece frontiera terestră, precum și transportul prin Polonia să se facă obligator prin acel port.

Pe lângă dezvoltarea portului Gdynia Polonezii se gândesc și la dezvoltarea marinei și formarea unei marine naționale poloneze. La care scop au înălțat o școală pentru marina de comerț la Tezew în Pomerania. În 1930 a fost mutată la Gdynia și are la dispoziție 1 vas mare și 2 cutere.

Școala are 2 secțiuni: angheri de punte și mecanici.

Durata studiilor este de 3 ani pentru ambele secțiuni. Candidații trebuie să aibă să poartă 6 clase secundare. Baccalaureații nu dau examen, ei sunt admiși din oficiu, dacă sunt găsiți buni la limba poloneză, la matematică, la fizică și chimie. Examenul se rezumă la limba poloneză, la fizică și chimie.

Elevii secției de navigație sunt ambarcați pe vasul școală *Dar Pomorza*, unde primesc instrucția practică.

Înainte de 1930 școala posedă o singură corabie cu 3 catargi și cu motoare auxiliare 4000 w. Acum, mai dispune și de *Dar Pomorza* („Darul Pomeraniei”), o fregată cu 3 catarge și 2 motoare auxiliare de câte 650 HP și înzestrată cu instrumente mai moderne.

Acest vas a fost un vasul în 1930 iar în anul 1931 altul în Canare, Pernambuco, Marocina și Azore. Cu toate acestea elevii au făcut un voiaj de un an în Suedia, Anglia, Franța, Italia, Spania, Grecia, Africa și Australia.

Elevii mecanici lucrează în atelierele școlii, în docuri și pe vase de comerț particulare.



Școala marinei comerciale din Gdynia

Se admitte în general 30 candidați în fiecare secție.

Elevii ce au terminat studiile în secția de navigație și pot justifica 24 luni de navigație activă au drept la brevetul de locotenent care este eliberat de ministerul de Comerț și Industrie. Celelalte grade până la căpitan se obține fără examen dacă ofițerul justifică numărul de luni de navigație impuse ca stagiu la fiecare grad.

Elevii mecanici când termină studiile în secția lor și pot justifica

30 luni de navigație și activă sau activitate profesională, în șantierele maritime au dreptul de brevet de locotenent de clasă III-a. Ministerul de Comerț și Industrie schimbă acest brevet fără examen până la gradul de of. mec. clasă I-a.

Consiliul profesoral al școlii se compune din director, șeful secției, profesorii și comandantul vasului *Dar-Pomorze* și medicul școlii.



Vasul școală „Dar Pomorza”

Școala are la uscat un internat, sală mari de clase, laboratoare, o sală de serbări și o capelă. Internatul posedă dormitoare moderne, sală de mese, bucătărie modernă utilată. Atelierele mecanice ocupă o clădire specială.

Cunoașterea timpului

- Despre atmosferă și constituție -

Câmpul întreg al activității meteorologice fiind atmosferic, nu rămâne nici o discuție, că ea trebuie să constituie în primul rând obiectul preocupărilor celor ce se ocupă cu meteorologia.

Întotdeauna cunoaștem că stratul gazos care învelă globul pământesc de jur împrejur se numește atmosferă.

Acest strat, deși transparent, se prezintă de multe ori întins și ori sub colorituri diferite, dar prin constituția sa conține toate elementele necesare vieții și activității noastre, și toate forțele necesare mecanismului care întregul univers reacționează în activități de pe glob.

Complexul acesta fluid în care noi deci trăim acufundați și cărui ne-am adaptat e cunoscut sub numele generic de aer atmosferic.

Mult timp s-a crezut că aerul atmosferic este o combinație chimică de gaze, astăzi însă se știe precis că el este numai un simplu amestec, de gaze simple, emanațiuni de alte diferite gaze și o cantitate destul de apreciabilă de pulbere minerală, animală și vegetală.

Astfel avem:

1. Gaze simple care se găsesc într-o proporție aproape constantă: Azot 78,2, oxigen 20,8, argon 0,94, hidrogen 0,01, neon 0,001, helium 0,0001, kripton 0,0001, xenon 0,00005 și urme de gaze rare.

2. Gaze care se găsesc în mod permanent în atmosferă dar ale căror proporții variază: vapori de apă, acid carbonic.

3. Gaze care nu se găsesc în mod permanent în atmosferă, existența lor depinzând de oarecare emanațiuni de pe glob: ozonul, gazele sulfuroase, sulfurice, amoniacale și hidrocarburice.

4. Diferite feluri de pulberi de natură minerală și organică.

Amestecul arătat mai sus nu este la fel nici pentru toate straturile atmosferice și nici pentru diferitele puncte de pe glob, pentru motivele următoare:

a) *Din cauza expansibilității gazelor ce constituie atmosfera.* În o atmosferă în repaus, elementele constitutive se găsesc în o continuă mișcare, de-oarece moleculele gazoase sunt animate de o viteză a cărei medie variază în raport invers cu densitatea gazului. Astfel azotul care are o densitate de 0,972 are o viteză de 1850 m. pe sec.

Această agitație se face în scop ca moleculele să-și ocupe locul ce li-se cuvine în spațiu conform legii de amestec al gazelor.

Această lege a fost dovedită de Laplace și rezultă că în straturile mai înalte gazele ușoare vor fi într-o proporție mai mare și vice-versa.

b) *Din cauze de ordin mecanic, datorită puterii centrifuge provocată de rotația pământului.* Această forță lăd în o continuă luptă cu gravitația, diferitele molecule se deplasează în limitele lor maxime.

c) *Din motive de ordin calorific, diferitele puncte de pe glob a vînd temperaturi deosebite, moleculele se gîvesc în o continuă mișcare conform cu coeficientul lor de încălzire și situația acestor puncte.*

d) *Din motive de ordin chimic și atomic.* Absorbirea oxigenului prin combustie, respirație și oxidare; degajarea oxigenului de vegetale; absorbirea gazului carbonic de vegetale; absorbirea acidului carbonic prin soluția apelor mărilor și prin carbonatul de calciu al stîncilor roșii.

De asemenea degajarea acidului carbonic prin respirația animălor prin fermentațiuni, combustțiuni și acțiuni vulcanice.

e) *Din motive de ordin electric.* Gazele din diferite motive ce se vor vedea mai târziu se „ionizează” adică moleculele constitutive se împart în două tubere atomice numite — ioni — un grup fiind încărcat pozitiv, iar altul negativ.

Sub influența razelor ultra-violete s-a constatat că ioni negativi sunt atrași spre câmpul magnetic al soarelui, pe când cei pozitivi nu sunt influențați. Din această cauză acești atomi se găsesc într-o continuă mișcare.

Tragedii maritime

Scufundarea vasului școală german „Niobe”

În ziua de 26 Iunie a. c. vasul școală german „Niobe” s-a răsturnat și scufundat în câteva secunde. Nu s-au putut salva decât cei ce se găseau pe punte, cei 69 din interior, s-au înecat. După o muncă de 22 zile vasul a putut fi scos la suprafață și adus în doc, victimele nu fost înmormîntate cu mare pompă, iar o subscripție publică va da marinei germane un nou vas școală.

Niobe fusese construit în 1899 la Bremen și transformat în 1923 în vas școală. Cu un tonaj de 650 tx., avea 46 m. lungime, 9,20 m. lărgime și un pescaj de 4,80 m., pe lângă pânze, mai avea și un motor Diesel de 260 ca.

Velatura era foarte impunătoare: trei flocuri (pânze triunghiulare) la prova, la arborele mic patru pânze latine (pătrate), la cel mare trei, la cel artimon una și două velastrahuri (triunghiulare) între catarge.

Vîntul începuse să se întărească și bordul de serviciu fusese trimis să ia terjarolele, adică să micșoreze suprafața, să gătue velele, celăalt bord făcea teorie în cazarmă. La un moment dat o rafală de vînt foarte puternică a culcat vasul pe o coastă, velatura a intrat în apă, corabia s-a dat peste cap. După trei sau secunde de plutire cu fundul în sus, a dispărut înghițit de valuri.

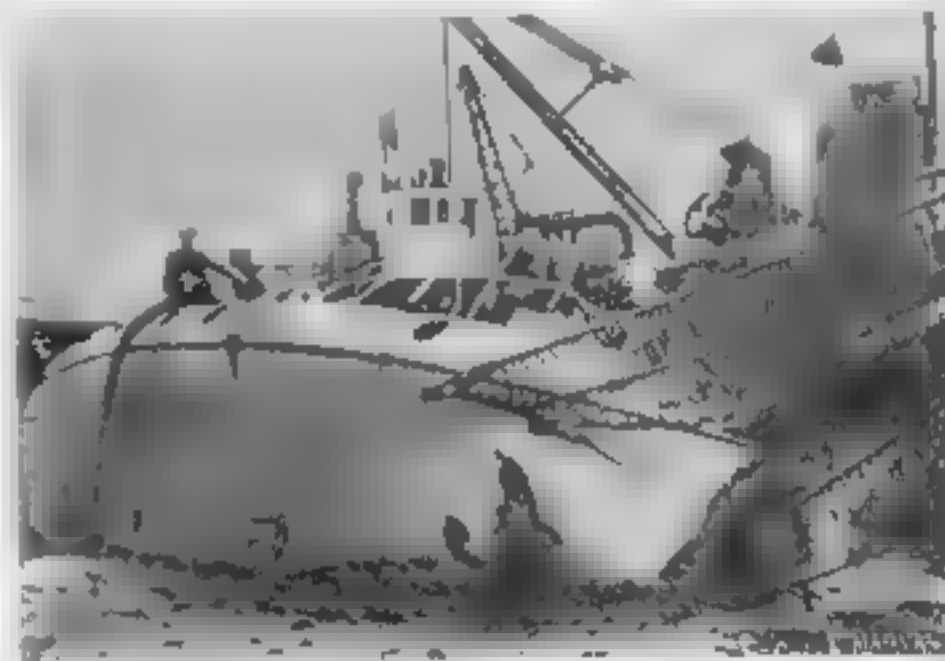
Cei de pe punte au fost salvați de vasul *Thérèse-Russ*, martor al dramei. Scufundarea atât de precipitată se datorește faptului că toate ferestrele și ușile erau deschise, așa că apa a putut pătrunde în vas, distrugînd echilibrul de plutire.

Cîteva cuvinte asupra acestui echilibru, care dă ceea ce se zice *stabilitatea*. — cuvînt cu înțeles deosebit de cel dela uscat. Un exemplu pentru marinari, vasele de pescari, de pilotaj, de salvare, „*Principesa Maria*” care joacă pe valuri întocmai ca un dop *cu stabilitate*, pe când pentru pasageri ele sunt *lipsite de stabilitate*.

De unde această nepotrivire? Pentru că la uscat stabilitate înseamnă *fixitate*, pe când în limbaj marinăresc înseamnă *tendință constantă a vasului de a redeveni în poziție normală, de a nu se da peste cap*. Când un val îl culcă pe o coastă, vasul stabil cată să se îndrepteze și fatal se înclină puțin când pe o parte când pe alta, până ce revine orizontal, dacă alt val nu-l turbură tendința. Un vas stabil, — marinăresc vorbind, — joacă, dar nu se răstoarnă, și stabilitate e egală cu joc, e egală cu siguranță.

Cei mai frumoși exemple îl dau *bărcile de salvare*, care chiar dacă se dau peste cap, nu pot sta cu chila în sus, ci se întorc automat. În Italia și în Olanda s-au răsturnat volun- *ter* bărci de salvare, echipajul în ele, și au revenit la poziția normală, *cu funcțiune tot timpul*.

Ori *Niobe* deși avea o suprafață mare de valatură, nu fusese



Scuturarea epavei „Niobe”.

înecărat cu un lest care să-l asigure stabilitatea. O rafală, o aplecare bruscă, ferestre deschise, stabilitate slabă, răsturnare sigură.

Deplîngem din toată inima victimele, fiindcă alt „*Niobe*” va reapare, grație patriotismului și dragostei pentru marină.

AVENTURA UNUI SUBMARIN

Cam în aceleași clipe când *Niobe* se scufunda, crucietorul suedez „*Fulga*” a ciocnit submarinul tot suedez „*Bavern*”. Găurit, sub greutatea apei ce-l năpădea, submarinul s-a dus la fund ca o piatră, cu toate că s-a dat afară cu aer comprimat apa din balasturi și s-a pus la bandă sus cărmele orizontale, mașina toată viteză înainte. La 80 m. adîncime *Bavern* s-a așezat pe fund, dar nu pentru mult timp, căci comandantul a dat drumul la *chila de plumb* astfel că ușurat submarinul a reapărut la suprafață.

Norocul a fost micul tonaj: 500 tx. la suprafață și 650 afundat o diferență deci numai de 150 tone. Chila de plumb, așezată în afară și la fundul ori căruia submarin, cântărea 15 tone. Apa din balasturile laterale fiind dată afară — manevra a putut reuși. La un submarin de 1400 tone cu 600 tone balast, nu credem că această lepădare a chilei ar fi avut vreun efect.

Activitatea Clubului Nautic „Marina”

Clubul nautic „Marina” în urma subvenției acordate de Liga Navala, secția Constanța, prin d-l Amiral Bădușescu, a putut să-și domine domeniul său de activitate.

Într-adevăr echipa noastră ia parte în ziua de 7 August a. c. la marele Maraton Național Brăna-Reni (42 km.) unde cucerește un fructiv cupa Amiral Gavrilăscu. De asemenea la acest concurs s-a luptat și pentru cupa ziarului „Dimineața” Brăna-Galați 21 km. Această cupă revine clubului nostru — deși ni s-a contestat acest lucru. După regulamentul cupelor concursul trebuie să se desfășoare pe caburii indivizibili — dar nu tuzi a fost cazul, toate caburile Bucurestene unite, contra unui singur club „Marina” și revine și pentru al 2-lea motiv, acela de a fi avut cele mai bune puncte.

În ziua de 15 August clubul nostru participă la concursul de 1000 m. prin d-ra Ida Sober, iar cupa „Vierșuș” revine clubului nostru.

Acum cu prilejul concursurilor dela Brăna-Galați clubul „Marina” bate pe toată ania, la viteză 1000 metri prin Mârșu, la o lungime de 14 km. prin Spână Teodor, care reușește să stabilească un timp mai mic cu 25 minute ca rivalul său I. I. I.

La aceste concursuri s-au câștigat cupele zărilor „Universul” și „Dimineața”.

Se remarcă printre cei mai buni inotatori, în afară de Spână Teodor, I. I. I. și Vasilev, Ilie Damian, Chigănescu, Tănase (cunoscut și Martinescu).

Activitatea intensă a acestui club se datorește, afilierii sale sub protecția și ajutorul Ligii Navale, secția Constanța care prin d-l Amiral Bădușescu nu a ezitat nici un sacrificiu de orice gen.

Președintele clubului nautic „Marina”
LOCOT GHIZZO

Cercetași marinari la Jamboreea dela Sibiu

Lângă Sibiu, la un alert de oră cu tramvaiul și o jumătate de ora se întinde o pădure de brazi botezată „Dumbrava”. Aici se fac „matafele”, adică petrecerile duminicale pe iarbă verde, cu puțină mișcare și fruct. În mijlocul pădurii, într-o vale lungă de câțiva kilometri, se întinde un lac plin cu pești și o mică dar bogată grădina zoologică, umedă în jur.

În această reședință și-au înălțat cercetași curioși în luna lui decembrie amestecând chitarele lor cu cântecul pasărilor umide de hăniță. Și acum, în luna august, cercetași veniți din toate colțurile țării, au fost și cinci echipe de cercetași.

Echipajul „Cetatea Albă” din Cetatea Albă, sub comanda d-lui Lt. Comandor în rezervă Balăș. Acest echipaj a venit din Cetatea Albă cu barca proprie „Cetatea” pe mare și pe Dunăre până la Corabia, iar la întors au vizitat portul de la Sibiu.

Echipajul „Lt. Comandor Georgescu Vladimir” din cohorta „Ovidius” din Constanța, sub comanda d-lui Lt. Gheorghe Ciocan. Tabăra acestui echipaj se ilustra prin fântâna mare de apă caldă, semnalul, pajura cercetăsească în scoici de mare la picioarele unei case de lemn vaporizantă (3 metri) și un muzeu marinăresc.

Echipajul „Contra amir Murgescu” din Galați, cu un muzeu marinăresc și pescăresc.

Echipajul „Principele Nicolae” din cohorta „Mureșul cel Bătrân” din Sibiu sub comanda d-lui Dr. Mirahori.

Echipajul „Bega” din cohorta „Principele Gică” din Temșoara

sub comanda d-lui Ing. Isac, care a adus zece sandoline (bărcuțe mici) și o șarupă cu motor.

Echipajele din Sibiu și Temșoara aveau o singură tabără artistică aranjată cu emblemele cercetașiei și L. N. R., cu un portal marinăresc și un rastel pentru bărci.

Criza generată a împiedicat celelalte echipe de a lua parte la ambele, totuși prestația deosebită a cercetașilor marinari, unilor mele lor albe sau albastre, disciplina pînă de voință a impresionat mult, întrucât multe unități cu apă în vecinătate s-au hotărât să facă echipaj.

Focul — scutitoarea — din seara destinată marinei a eșuat.



Grupa de cercetași marinari

În compania mare de spectatori din Sibiu și împrejurimi, a avut loc o competiție de vapoare — coș, cârmă, busolă, cârmă — care a avut parte la viața pe bord — pierderea din port, vreme rea, vreme bună, om la apă, ceață, pînă la sosirea în portul. Dumbrava Sibiuului. Au urmat apoi cântecul, jocuri, pantomime marine și alte activități.

Pe lângă concursurile de înot la bazinul din oraș, regimul de joc pe apă „ca la Constanța”, — pe lăcușorul din mijlocul „Dumbravei”.

MOȘUL

David și Goliath

Vaporul petrolier „Principele Barbu Știrbey” și vaporul „Orăda Campanella” alături de transatlanticul „Aquitania” al S.N. Cunard, de 43.647 tone, lung de 369 picioare și lat de 97 picioare, dădă bunker transatlanticului.



Capacitatea de încălzire a vaporului este suficientă cu aproximativ transatlanticului pentru un voiaj Napoli-New-York și retur.

Coșul vaporului românesc de abia ajunge la puntea transatlanticului, dar acesta are avantajul de a fi mai mare decât vaporul românesc de abia ajung la puntea de sus a bărcilor de salvare.

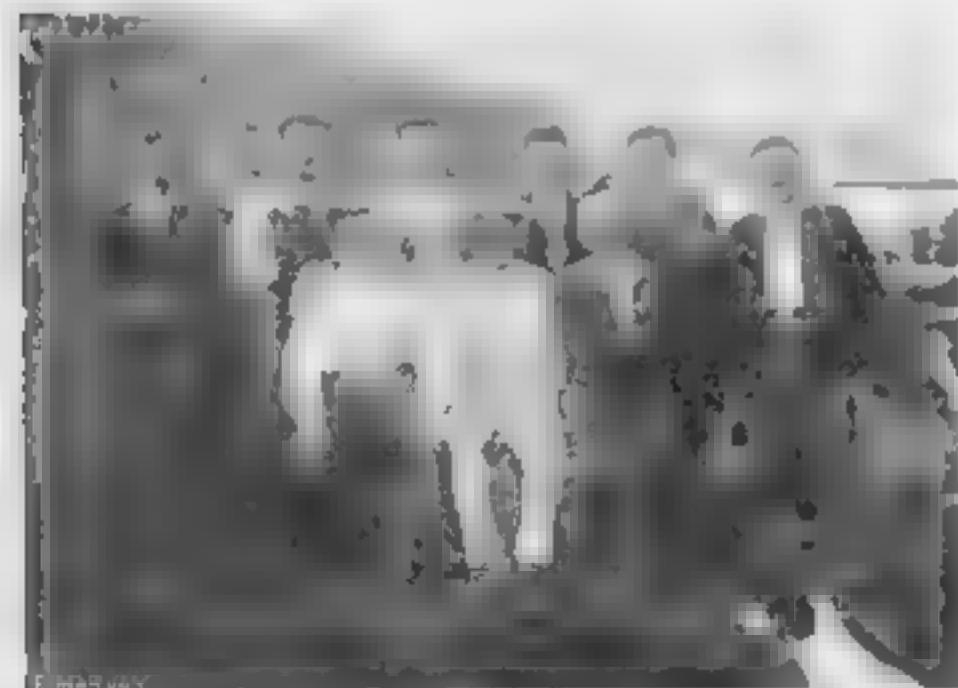
Activitatea L. N. R. pe Bega

Mulțumită activității secțiunii Temișorene L. N. R., o nouă secțiune a luat ființă în localitatea Otelec Pustiș pe canalul Bega



Astă secțiune constituită din un mănunchiu de oameni a început să-și arate roadele în această zonă.

Astfel au organizat un strand cu niște cabine originale din stuf, curse de înot cu premii: o barcă de salvare; excursiuni pe Bega și toate acestea cu mijloace proprii și puțin costant.



Camionul de la Otelec

Marina Națională Română transmite călduroase mulțumiri imensoșilor misionari navali cari constituiesc comitetul, dorind ca exemplul dat să constituie un îndemn pentru toată populația noastră de pe regiunea fluvială și maritimă. Dăm fotografiile comitetului și premianților la cursele de înot.

Ruperea unor vase — ca să nu se rupă altele

Construcția unui vas, mai ales dacă e vorba de un tip nou, trece de obicei prin următoarele etape:

PLANURILE PRINCIPIALE O comisie studiază cererile și condițiile care trebuie să îndeplinească vasul. Având în vedere că membrii cere ca vasul să fie cel mai mare, cât mai puternic, să le bată pe toate înaintașii săi, să aibă cât mai multe tunuri, să poată intra ori unde, să fie cât mai manevrabil, să aibă cât mai multă armă, să poată merge cât mai bine marș, Artileristul cere cât mai multe tunuri, de calibru cât mai mare, cu un stoc de muniție cât mai bogat. Torpidorul cere cât mai multe tuburi de lansat și cât mai multe torpile. Mecanicul cere mașini cât mai robuste, cu cât mai multe rotații, cu cât mai mari spații de rezervă cât mai multe. Popotarul bucătărie grandioasă, o bucătărie, frigider, Inamicul deși nu e în comisie, — impune o chatură cât mai groasă. Iar fișierul cere să coste cât mai puțin.

Cu cât cererile sporesc, cu atât se complică și mai mult problema, lăguna și adâncimea. Ori a li satisface toate e imposibil. Vasul ar avea niște dimensiuni ca ale aceluia dintr-o poveste maritimă — când prova scotea în Marsilia, pupa nu era încă deslegată de Port Said — sau ca ale altor nave care erau atât de mari că nu încăpea prin Dardanele.

PLANURILE REALIZABILE ale inginerilor navali. Aceștia în seama de a realiza totul și totuși de a avea artilerie, mașini, torpile, etc. schitează un compromis, împacându-i pe toți.

PLANURILE REALIZABILE Odată stabilit în principii cum cum ar să fie vasul, se trece la realizarea sa, calculându-se datele, așa ca să poată fi uneltele de navigație și armamentul să fie astfel în-



compromisă trâmbea vasului să corespundă marelui. În ultimul timp suda autogenă și electrică a plăcilor a eliminat multe greutăți. A căror greutate de sute de tone a fost folosită la culcuș, niște mașini, turbine sau pus în funcție duble, triple și chiar cuadrupe, turbinele au suportat enorm greutatea mașinilor, — și câte altele.

MINIATURA După încheierea tuturor calculelor, se trece la realizarea în miniatură și încercarea acestora în bacul cu apă, spre a se vedea cum se va comporta noua unitate pe mare rea.

REALIZAREA După ultimele rețeturi, începe construcția corpului, lansarea, instalarea mașinilor, a dărilor, turbinelor, etc. În cercarea de viteza, apoi în armamentul, botezul. De acum o nouă unitate brăzdează mările, amenințând pe ale altelor națiuni cu concurența comercială sau militară. Acestea caută să răspundă la fel și astfel o întrecere de construcții, cu toate congresele de limitare.

Dar aceasta e altă poveste, — vorba lui Kipling.

Acum vrem să arătăm numai un ce petrecut în America, un ce atât de american în cât nici englezii nu și-au permis până acum să facă asemenea costisitoare experiențe.

Arătăm mai sus că realizarea se face după calculele de birou ale inginerilor navali. În ele ei țin seama și de stăruirea la care sunt supuse vasele, — mii, zeci de mii de tone susținute de apă, — pe vremea rea. Apa susține namula de oțel, dar tot ea, când se întărește când din oglindă se supără se burzulește și se prefăce în șarpe apoi chinăște rău, până la destrămare, îmbinarea solidă, rigidă nemlădioasă eșită din calculele ingineriei.

Din această cauză constructorii sunt nevoiți să introducă în ca-

† Morții noștri

30. acestei veri am pierdut doi marinari de seamă, cari făceau cinste marinei românești. C. Amiral *Nicolai Barbieri* și Căp. Comandor *Nicolai Gonta*.

Unul veteran din războiul de independență, celălalt, tânăr luptător în războiul de întregire a neamului.

Numele de *Barbieri* îl găsim în istoricul Marinei noastre încă din epoca renășterii ei.

Anton Barbieri, marinar din moși strămoși, venind din Arhipelag în Marea Neagră, după ce corabia lui naufragiază pe la gurile Dunării, el rămâne în portul Galați. Căci pe la 1851 este angajat ca instructor la Corpul Șaluparilor înființat în Moldova sub Căpitanul *Vogoride*.

În timpul războiului de Crimeea se înrolează cu gradul de locotenent în Marina Rusă. Sub comanda Amiralului *Achunof* ia parte la lupta navală de la Sinope, unde flota otomană a fost distrusă. După încheierea păcii de la Paris, *Anton Barbieri* se întoarce.

Din ordinul Domnitorului *Alex. Ioan Cuza* este primit în Flotăa Române cu gradul de căpitan. Servește sub ordinele Căpitanului *Sternide* până la 1870, când este numit ca maior la *Galatad*, al Flotei Române. La 1873 se retrage stimat și iubit.

„Culele lor coeficienți, ca opera lor să învingă elementul căruia au încredințat-o. Se pune întrebarea însă: acei coeficienți nu-s prea mari? Nu se face risipă de întărire, deci de material și de bani, în munca de înălțare și propi?



Pentru această marina Statelor Unite a botărât ruperea a două distrugătoare „*Preston*” și „*Bruce*”, supunându-le la aceleași cașe ca și cele în care ar fi fost puse de chinuțoarea mare, — când o ardește vânturile turbate.

Pe mare două pozii pot provoca ruperea sau începutul ruperii: când creasta vasului e la mijlocul acestuia, prova și pupa fiind în aer, — și când vasul e cu extremitățile pe câte o muchie de apă și centrul rămâne în aer, în go.

Pentru aceasta ambele vase au fost scoase pe doc. Sau îndepărtat toate suporturile care susțineau fundul lui „*Preston*”, — afară de cele de la prova și la pupa, astfel ca mijlocul să stea în aer exact ca pe mare. Sau pus în interiorul vasului, la mijloc, greutatea cea mai mare, distrugătorul a început să se îndoaie până ce s-a rupt.



Cu „*Bruce*” s-a procedat invers: au fost scoase suporturile, afară de cel de la mijloc, — iar greutatea s-au pus la prova și la pupa până la rupere.

Operațiile s-au făcut noaptea, ca influența razelor solare să nu joace nici un rol.

Toate deformațiile până la rupere s-au măsurat și notat, urmând ca să fie apoi tabulate și să servească pe viitor noilor construcții.

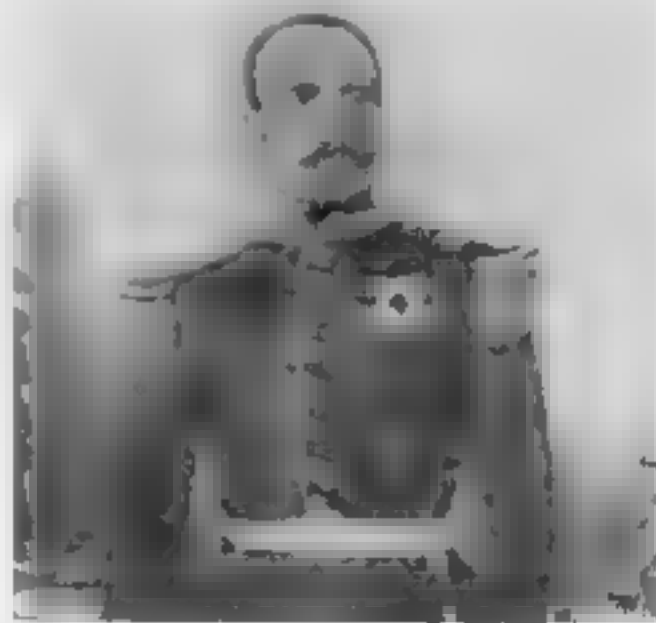
MOȘ DELAMARE

de toți oțigerii, lăsând comanda *Maiorului Necula*. *Maican*, *Anton Barbieri* rămâne în Găsiu, colonel comandant al garnizei civile.

La 1900 a încetat din viață... și azi se stărzeste suterințele unui „biet marinar aruncat de valuri pe coastele Mării Negre a țării românești” — zice într-o scrisoare fiul care face biografia părintelui său.

Necula, fiul *Maiorului Anton Barbieri*, a fost înrolat în Marina foarte de tânăr. La începutul războiului de independență (1877) îl găsim ca sub-olțier la baterie de coastă instalate de marinarii români la Calafat.

Pentru întinderea podului românesc pe vase de la Corabia era nevoie de șalupe cu vapor. *Rândunica* și *Bucur* trase cu câte zece perechi de bivoli, fusese adus pe uscat până la Corabia.



Amiralul Anton Barbieri.

Tânărul marinar sub-olțier *Nicolai Barbieri* i se dă comanda șalupei *Rândunica* — cea care servise la torpilarea monitorului turcesc de pe brațul Măcinului.

Pentru purtarea sa și trecerea avangardei române peste Dunăre, tânărul sub-olțier este înaintat sub-locotenent și numit comandant pe vaporul *Iul*, care sprințea și aprovizionă coloana ce opera în jurul Vidinului.

După război sublocotenentul *N. Barbieri* este trimis la Triest ca să aducă în țară canoniera *Gerița*, cu echipaj românesc. Cu el duce cu acest vas pe *Primul Ministru I. C. Brătianu*, care făcea prima călătorie pe Marea Neagră pentru cunoașterea Deltei și Insulei Șerpilor. Ca locotenent face parte din primul Stat Major al *Fleșului-școală Mureș*, adus din Anglia.

În mai toată cariera sa îl găsim imbarcat când pe briciul *Mureș* când pe crucișătorul *Ensabeta*. După ce comandă pe rânu Divizia de Dunăre și de Mare trece ca Inspector General al Navigației și Porturilor la 1906, unde rămâne până la 1919, când se retrage pentru limită de vârstă, cu gradul de C. Amiral în rezervă.

A fost un marinar înăscut. Avea ochiul ager și sigur de corăbier. Om cu minte clară. Nu făcuse prea multe școli. Artă nautică o moștenise din străbuni, știința o prinsese pe căi putuse singur. Dar ce hui simț... ce vedere justă... ce talent în cunoașterea oantelor și a lăptelor. Inteligența naturală, înțelegerea cu care era înzestrat valora mai mult decât tot bagajul științific și toate brevetele și diplomele pe cari le-ar fi adus dela școlile tehnice din

—

Simțul său de dreptate, logica și supieța sa de spirit contribuie să rezolve cele mai dificile probleme, cari i se puneau în situația sa de Inspector al Navigației și Porturilor. Chiar după ce se retrăsese din slujba statului era consultat și luat ca arbitru pentru

canonștinele și experiența sa în toate chestiunile de navigație și comerț maritim.

Și-a venit cu patimă meseria pentru că avea în sânge cultul mării. Om de caracter. Șef iubit de subalterni pentru că avea în mâinile lui o mâna bună și lăsa imediat tinerimii știind pe fiecare să-l aprecieze la justa valoare.

A murit sărac dar respectat și iubit.

La locul de veci camarazii și elevii săi — C. Amiral Gratzoski, C. Amiral Buholtzer și C-dor Mihulea, au arătat călătările sulitești ale celui care a intrat în lumea dreptilor.



Căpitanul N. Bartner

Aducând familiilor îndurerate expresia condoleanțelor noastre, cu pioase omagii ne rugăm „să-l lăse țărâna ușoară”.

Căpitan Comandor Nicolae Gonta s-a stins în floarea vârstei — de o boală de cord. Un copil, bicean din Turmea Severin, atras de mirajul apei, vrea cu încăpăținare să se facă marinar. În loc să fugă de la școală, cum făcuse mulți alți copii, a pus pe carte urmându-și idealul să ajungă în Academia Navală din Livorno. Și-a atins ținta reușind după mari sforțări la examenul de admitere.

Toată viața a avut o înclinație și un suflet de copil visător înamorat de mare. În timpul vacanțelor mari de la școală din Italia, el în loc să vie acasă, în țară, se imbarca pe corăbii de pescari și sta săptămânii întregi în largul Mediteranei.

Ca omul copilului marinar, desculț pe puntea de lemn, urca scările de frânghie în catarge la manevra velelor, și printre ceilalți marinari flămânzi se înghesula și el în jurul unui lighean plin cu macaroni.

Vine în țară ofițer cu mustră de copil, dar excelent marinar format. Toți, șefii și camarazii, îl simpatizează pentru călătările lui sulitești. Mulți făceau haz de originalitățile și manșele lui. Iubea cu patimă marea, pescuitul și vânatul. Fuga de saloanele mondene și se refugia prin bășchi Dunării în sânul naturii.

Inventează și încearcă niște unelte de pescuit.

Însoțit de-un câine favorit intră după vânat, îmbrăcat, în nămolul ghiolurilor din Delta. La începutul războiului (1916) era comandant pe torpilor Zmeu la Sulina. Patrulând între Insula Șerpilor și gurile Dunării întâlnesc un submarin german care dispare la fund în vederea torpilor.

• În ziua când inamicul înaintând prin Dobrogea ajunge la Tulcea, Căp. Gonta, cu torpilor „Zmeu”, urcă până la creasta Suiinei și trage cu tunul revolver asupra primelor trupe de cavalerie și infanterie care ocupau portul Tulcea, producând dezordine în rândurile trupelor de invazie până la sosirea artileriei cu automobilele blindate.

În ziua de Paști (2 Aprilie 1917) pleacă din Sulina cu torpilor „Zmeu” la Kilia pe o mare demontată. În dreptul canalului Stari Stambul, prins de valuri de fund, micu torpilor, cu prea multă încărcătură pe punte, se răstoarnă. „Zmeu” era un vechi tip de torpilor francez numit *clavirabil*, în Franța erau scoase din serviciu și serveau ca pinte mobile pentru tirul la larg.

În această stupidă catastrofă maritimă, care nici măcar nu se datorește inamicului, au dispărut în valuri vre-o douăzeci de marinari. Focurile au murit închise în fundul vasului la cădări, trei distincți ofițeri din Marina Franceză s-au lovit. Pe simpaticul tânăr Florian, administratorul pescăriilor din Delta și pe Gonta s-au pescuit un remorcher grecesc peecat în Sulina. Ambii își pierduseră cunoștința. Gonta fu scos la viață, Florian mori pe drum spre Kilia.

Ajunsa comandant pe canonică Uriciș. Căp. Gonta, este surprins de tulburările bolșevice în portul Odesa, unde canonică era sequestrată de sovietul marinarilor.

Pe mare, canonică, Gonta pândeste, la înșelăciune, pe canonică, cu o curaj nebun pleacă pe mare în larg, strecurându-se pe sub tunurile de coastă rusești. Întâmpină totuși un vas rusesc nu se gasea cu presiune la ora aceea în port ca să urmărească pe „Uriciș” în larg. Gonta nunge la gura Dunării navigând cu toată viteza, și intră pe gura Oceacov. Dar o lăcomie pare că-l urmărește. Schăpată de tun și torpilă, Uriciș este lovită în coastă de un remorcher, și se duce la fund. Iară victorie omenească. După câteva zile este scoasă la suprafață și pusă în reparație la arsenalul flotant din Kilia.



Căpitanul N. Gonta

Marinar de rasă, Gonta nu putea fi mulțumit în Marina Militară unde se navigă așa de puțin. Trece la Marina Comercială comandant pe vaporul Oltul a societății maritime Române.

Într-un elementul lui face mai multe călătorii cu vapoarele Oltul și Milcovul în America de Nord și de Sud.

A stat puțin timp la Inspectoratul Porturilor, de unde a trecut la Căpitania Portului Cernavodă. Acum în urmă stăruie să se imbarce din nou că pe uscat — zicea el — nu-l priștește.

În viața solitară de marinar pe pustul oceanelor, în afară de

știința lui profesională. Gonta, mare iubitor al cărții, citea mult, era atras de științele oculte, cunoștea teosofia și cabala.

Biond, cu figura lui senină, cu obrajiți rușeni, cu un colier de barbă roșie, era un tip original de marinar, simpatic dela prima vedere.

Nimeni n-ar fi bănuț că o boală ascunsă îl mănâncă, că viermele înșurubă într-un măr domnesc.

Acum doi ani se debarcă să-și caute sănătatea. Prietenii nu-l credeau bolnav și făceau haz de ipohondria lui.

Dormi de două luni chinat până în ultimile zile, când a închis ochii ducându-se pe cea lume...

A fost un suflet de elită. Om de caracter, fire blajină. Marinar născut își iubea cu pasiune meseria. Era un idealist care își făcea planuri pentru viitorul nostru naval. Vise să organizeze și să conducă o școală de pescarie n. De a... n-a avut parte să-și vadă visul realizat.

Dușmani n'a avut... prieteni cari l-au iubit ca pe-un copil bun și milunat, adăucându-i un pios omagiu, se roagă pentru el...

„Să-l fie părinte ușor”.

J. B.

INFORMAȚII — NOUȚĂȚI

Din străinătate

FRANȚA

Vase nou

La 5 Iunie au început la Saint Nazaire lucrările de viteză, consumție și manevrabilitate a transatlanticului *Champion* al Compagniei Generale Transatlantice.

Lansat la 15 August 1931, la sfârșitul lui Iunie va face prima călătorie Havre—New-York. Dimensiunile acestei unități sunt: 195 m. lungime, 26 lățime, deplasament 28.617 tone. Are două elice mișcate de două grupe de turbine cu o putere totală de 24.000 cai. Echipajul e alcătuit de 575 oameni și poate lua la bord 1053 pasageri.

Măsuși speciale au fost luate pentru prevenirea și combaterea incendiilor: semnale de alarmă manuale, echipe de pompieri, etc. Lipsesc avertizoarele automate electrice sau cu fum (smoke detecting system). — dar se vor monta mai târziu.

— La 22 Mai s'a lansat crucișătorul *Algeria* al șaptelea din seria crucișătoarelor de 10.000 de tone. Lung de 185 m., larg de 19.25 m., călcând în apă 5.38 m., viteză 32 noduri (59 km. pe oră), echipată de patru elice învârtite de o putere de 84.000 cai. E armat cu 8 tunuri de 203 mm., nșezate perechi în două turele o prova și două la pupa, 12 tunuri antiaeriene de 100 mm., 6 tuburi lans. torpile de 550 mm., două hidroavioane și o catapultă de lansare.

Cel mai mare vas de pescari din lume

La șantierele din Saint-Nazaire s'a început construcția unui vas de pescuit *Super-Victoria* lung de 70 m., larg de 10.5 m., deplasament 2340 tone, viteză 10.5 noduri. Înzestrat cu motoare Diesel, va putea sta la larg 4 luni și să facă două campanii. Va mai avea două cale pentru pește de 970 m². și una frigoriferă, o cală pentru uțură de pește de 35 m².

O marină comercială austriacă

Se repetă un fapt ce n zilele noastre poate părea curios, acela al apariției unor marine comerciale, aparținând unor națiuni ce nu au un metru de coastă maritimă.

După Ungaria este azi rândul Austriei. De curând s'a constituit o societate austriacă de navigație denumită „Lloyd Austriac”. Va avea sediul principal la Viena, cu agenți în porturile italiene și jugoslave. Capitalul inițial, în întregime vărsat, este de 500.000 șilingi austriaci.

(Italia Marittima)

EGIPT

Biurul Rustorg din Egipt, însărcinat cu plasarea produselor Sovietice ca: pescărie, cherestea, sticlărie, petrol, etc., este pe cale de lichidare. Guvernul Egiptian a impus această lichidare din motive de ordine publică.

Societățile, Messagerie Maritimes, și Lloyd Triestino, au hotărât de a face o sensibilă reducere pentru trările Alexandria-

Marasia, Alexandria-Genova și Alexandria-Trieste.

O mare dezvoltare se va da flotei de comerț de către guvernul Egiptian astfel E. anunță înființarea societății Egiptiene Alexandria Navigation Company, constituindu-se și Agenția Albert Klai cu un vas de 6200 tx. unul de 5900 tx. și două de 2900 tx. Aceste vase poștale vor deservi diferite linii în Mediterana și Marea Neagră.

SUECIA

Criza maritimă care se resimte mai puțin în Suedia a început să se resimtă și acolo, din această cauză guvernul Suedez a trebuit să deschidă importante credite la diferiți armatori și anume:

| | |
|----------------------|-------------|
| Africanska Angfartyg | Kr. 100.000 |
| Rederi Cordelia | „ 50.000 |
| Rederi Miranda | „ 50.000 |
| Rederi Manhem | „ 150.000 |
| Rederi Nordsjerman | „ 850.000 |
| Rederi Rex | „ 125.000 |
| Svenska Amerika | „ 200.000 |
| Svenska Oestasiatika | „ 850.000 |

Aceste credite în valoare de 2.375.000 Kr. au fost acordate prin casa specială „Rederi Funds”. (ITALIA NAVALE)

TURCIA

Guvernul Turc pentru susținerea navigației a subvenționat societatea de stat Selir-i-Sefain. Din această cauză armatorii liberi sau plâns de concurența ce se face în special cabotajului care de la Iulie 1926 este rezervat pavilionului turc. Cu toate acestea nu este de învidiat situația societății Selir-i-Sefain care nu poate face față plăților.

Din Tară

Călătoria vasului „Speranța” la Bugaz și eșirea lui la mare prin brațul Sf. Gheorghe

Vasul *Speranța* sub pavilion Italian proprietatea d-lui Robert Anatra din Brăila, cu un tonaj de registru 272 tone, deplasament 727 tone, pescaj 2.40 metri, lungimea de 55 metri și lățimea de 6.50 metri, având aprobarea Direcției Generale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe apă de a face un transport în cabotaj de la Bugaz la unul din porturile Dunărene sau Constanța, a efectuat acest voiaj în condițiuni excelente egind la mare pe brațul Sf. Gheorghe.

După câteva relații interesante din raportul de călătorie al Comandantului vasului „Speranța”, d-l capitan de lungă cursă I. Dumitriu.

Plecat din Brăila în ziua de 23 Iunie a. c. cu destinația Bugaz (Cetatea-Albă) cu un caric de 7 vagoane lemne de foc și ciment.

Având în vedere taxele mari ce le percepe C. E. D. pentru

vasele de mii tone de pescare, a căutat să iasă pe brațul Slt. Gheorghe după sondaje și informapuni culese, negăsind la esire mai mult de 4 picioare adâncime, s-a decis să iasă pe brațul Slt. Gheorghe unde a sosit în ziua de 24 Iunie ora 14.

După ce s-a făcut formațiune de estre avizând grănicerii, a epi în mare cu remorcherul „Eugenia”, făcând sondaje, fiind ajutați și de un pescar din localitate, a găsit adâncimea bancului cea mai mică de 9 picioare.

Bancul de la Slt. Gheorghe are o lungime de circa 1 milă $\frac{1}{2}$.

Pentru găsirea canalului, Comandantul s-a servit mai ales de indicații exacte băncierii, căci unde era apă în canal, în rest era băncușă. Canalul nu e în linie dreaptă, ci în

În același zi la ora 18 vasul „Speranța” țese în mare, pleacă cu drum adevărat E 19 S cu prova direct pe br. Slt. când a avut insula din afară la 4° Tb. a început să vină spre Sud, ocolind insula la circa 4—500 metri, lăsând-o tot în tribord și având compas S. E. 15 S. a mers astfel până a scăpat de cârmace, care era foarte multe în Rio.

A plecat direct Bugaz unde a sosit în ziua de 25 Iunie ora 7.

A intrat în port ușor, intrarea fiind bazată cu 4 — comanduri de Serviciul Porturilor Maritime din Constanța.

Adâncimea intrării e de 10 picioare. La locul de acostare adâncimea apei este de 23—30 picioare.

Locul de acostare (vich al chiu) e rupt de valurile mării și de vânturi, iar și vecinul pod care lega Bugaz de port.

Răspândirea podului împiedică manevra vaselor.

Cu vânturile de N. E. E. și S. E., limanul se umflă, iar când

un curent foarte puternic de circa 6 mile pe oră, spre mare.

Vasul acostează la mal și începe încărcarea din vagoane.

Pe vremea cea vasul este adăpostit bine. Însă în timpul furtunii suflă cu putere vânturile de N. E. E. și S. E. vasul acostat e

În ziua de 26 Iunie vasul a încărcat 40 vagoane porumb și a plecat la Constanța unde a descărcat această marfă și a încărcat 20 vagoane cărbuni pentru Galați.

Având punctele de ancorare stabilite, vasul a intrat în Dunăre tot prin canalul Slt. Gheorghe.

Se spune în privința acestui vas: *The Danube Market and Shipping Report*.

Micul vaporuș iluziu „Speranța” a avut un mare succes când prin brațul Slt. Gheorghe cu un încărcământ la bord pentru Bugaz (un mic port pe coasta Basarabiei) și după ce a încărcat porumb de acolo pentru Constanța s-a întors la Galați pe același braț, cu un pescaj de 9 picioare cu 200 tone.

Acest mijloc a putut scăpa de plata taxelor mari de la C. E. D. **CEZAR IOANȚIU**
din Inspectoratul General al Navigației Maritime și Porturilor

Vizita esendrei navale engleze

Porturile noastre, Constanța și Galați au avut cinste să adăpostească în apele lor o escadră navală engleză constituită din 4 crucișătoare și un submarin.

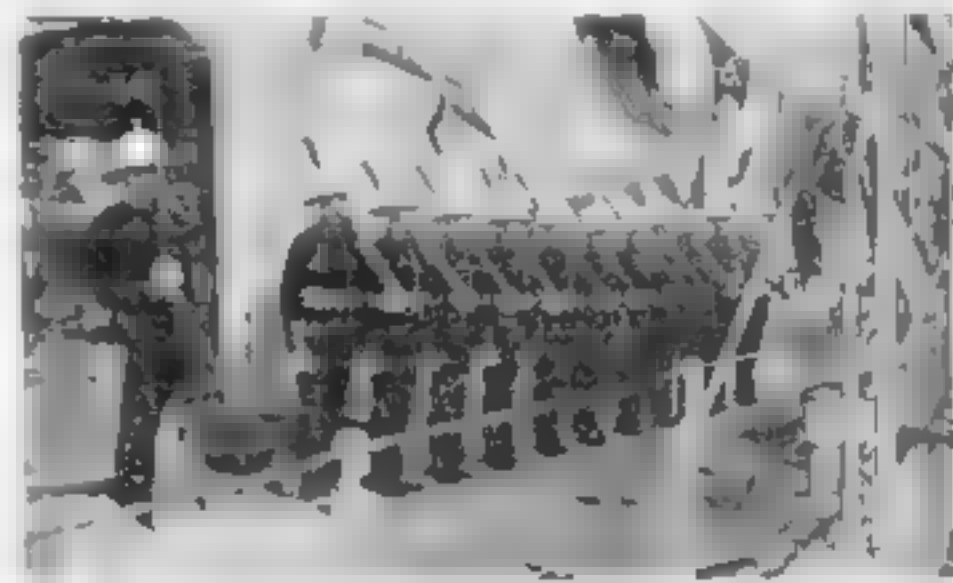
Acastă divizie aflată sub comanda C. Amiralului Tottenham P. L. a sosit în portul Constanța în ziua de 23 Septembrie. Crucișătorul Curacao, Colombo, Curlew și Ceres. Caracteristicile acestor vase care constituie un grup omogen variază între 4200—4290 tone. Anul lansării Colombo (1919) restul 1917.

Viteza 29 mile. Puterea mașinilor 40.000 cai, 2 elice, 2000 acțiune 2000 mii cu 28 noduri.

Dimens. Lung. 129.5 Lățime, 13.1 pescaj, 4.3 Personal 400—410 Armament 5 tun. duble 152.4: 2—75 m. m. 4—47, 2—37.1 mitraliere, 8 tuburi duble de 533 pe borduri.

Submarinul se numește Rover, a fost lansat în 1930, are un deplasament de 1457 la supra și 2015 scufundat, viteză 17.5, armament, 1—102.2 mitr. 8 tub. de 533 m. m. Mașini 4 400—1320 hp, dimens. lung 86.3, pers. 55.

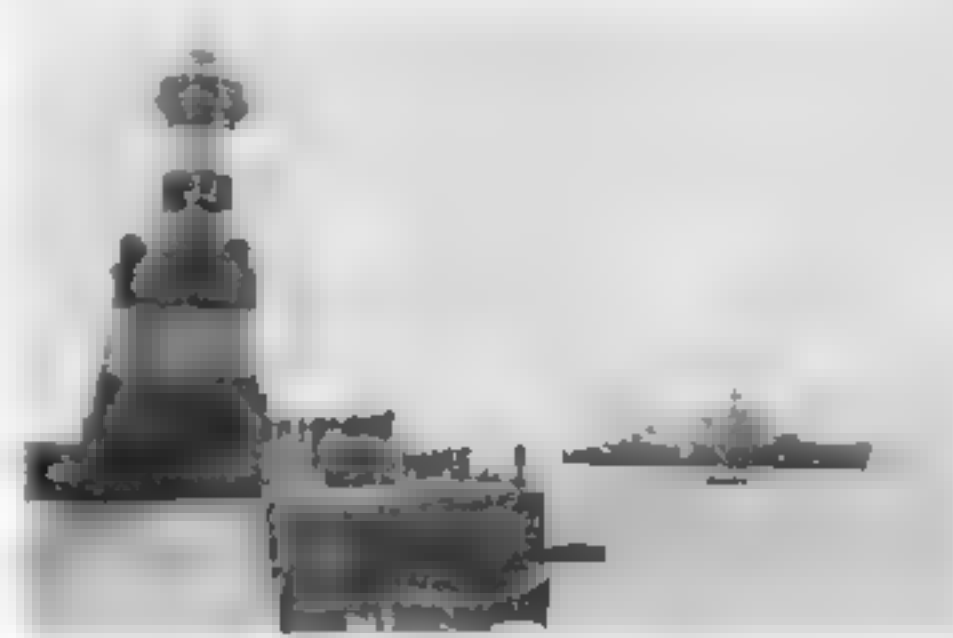
M. S. Regele a vizitat vasele în portul Constanța, după care crucișătoarele Curacao și Colombo au plecat pentru Galați, unde vor sta până la 4 Octombrie când împreună cu vasele dela Constanța



Varia de la aerie de M. R.

vor părăsi apele noastre. Tot timpul șederii vaselor atât ofițerii cât și echipajul au constituit obiectul unor vizite de curiozitate.

Aviz. Se aduce la cunoștința pensionarilor Regiei Autonome P. C. A. și celor dela Casa de Ajutor P. C. A. că, Comitetul de Direcție



Escadra Engleză intră în portul Constanța.

al său numele Regiei l-a aprobat pe anul 1932 câte două permise de liberă călătorie cu vapoarele N. F. R. pentru dânsu și membrii familiei lor (soția și copii minori) pe 1 — carnetelor de identitate.

Directorul s-a adresat pentru eliberarea permiselor, Direcția N. F. R. Galați.

Liga Navală Română. aduce cu plăcere la cunoștința membrilor săi că Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă cu ordinul No. 6438 din 9 Iulie crt. acordă pentru toți membrii Ligii Navale Române o reducere de 30 la sută la vapoarele S. M. R., pentru persoane individuale și pentru grupuri dela 20 în sus 40 la sută.

Iar pentru vapoarele N. F. R. o reducere de 25 la sută și pentru grupuri de 20 persoane 50 la sută din tarifele în vigoare. De înscrisi-vă în Liga Navală Română.

Piața

Convoiul trece.

În cursul lunii August, Sulina a adăpostit tancuri cu petrol și benzină. Tancuri maritime italiene și germane, au adus marfă din Rusia pentru Ungaria și Cehoslovacia.

Acest tranzit pe Dunărea noastră, cu o marfă pe care o avem în cantități imense în rezervă în țara noastră, este dureros. Sunt aproape o mie o sută de kilometri de Dunăre românească, cel mai bun și mai ușor drum al nostru, ca apa muniilor și râurilor noastre? Nu numai din punctul de vedere al mândriei noastre, dar și din cel al interesului nostru economic, se cuprinde jalea, care merge până la revărsă, când munca noastră, produsele noastre, flota noastră, marinarii noștri, stau neîntrebuințați. Au fost la Sulina 18 tancuri fluviale cu trei remorchere, fără să fi fost pe vre-unul pavilionul românesc. Și dacă apa asta e bună și răbdătoare, apoi atenție: noștrii comerciali, miniștrii și consuli noștri, să ne dea datele trebuitoare ca să ne convingă, că pentru noi aceste transporturi erau o imposibilitate, că alții le pot face și că pentru ei sunt convenabile, iar pentru noi nu. Dunărea este internațională, deci nu e posibil, ca să împiedicăm tranzitul pe Dunăre. Vapoarele italiene și Germane care din Rusia primesc un navlu, nu navigă gratis. Drumul dela Budapesta sau Bratislava e mai eficient decât drumul până în Sulina. Marinarii Austrieci, Unguri sau Germani, nu sunt mai prost plătiți, cu al nostru. Nu pretind că cunosc toate laturile problemei, sunt niște mai competenți ca mine, am totuși certitudinea că obatacoul pe care îl văd unii, e prea mic pentru a ne lăsa așa ușor îndepărtați de alții.

Nu punem unărui cu toți, nu vrem să eșim din splendoarea noastră personalitate și individualitate spre a colabora la unirea carului din noi. Nici marinarii, nici negustorii nu sunt consultați în chestiile comerțului pe apă. Instituțiile cu un caracter comercial nu au contact direct cu viața reală, zădărnici a pieței comerciale, sunt roși dințate rupte în agrenajul nostru economic. Fiecare din noi știm tot și suntem nelintrecați în splendoarea noastră izolare și capacitate. Nu mai rămâne decât să între în țară porumb și vite de muncă și atunci vom atinge apogeul. Uităm mereu că nu suntem pasageri și credem că ne aflăm pe binecuvântatul pământ al acestei țări numai dintru al onor cu prezența noastră. Să armonizăm gândurile noastre și apoi acțiunile noastre. Să așezăm mentalitatea noastră și atunci nu vom mai avea nevoie de așa atâtea asanări urbane și rurale toate merite să compromită ideea de cinste, de muncă și economie. Vom vedea atunci că gleburile sau tancurile noastre vor plămănt odă cu piteul și munca noastră.

Jeta Sulina ele vor lua și păcură pentru bunkerele cargourilor pe lăsa din Dunăre, și portul Constanța va fi lovit în mișcarea lui câteva sute de mii de tone anual.

Vom examina această chestiune într-unul din numerele viitoare
R N

Piața lemnului

Lemnul a avut un congres internațional la Viena, în cursul a două luni. Au participat delegații Austriei, Cehoslovaciei, Jugoslaviei, Poloniei și României.

S-a format un comitet al producției, industriei și comerțului lemnului cu sediul la Viena, din care fac parte câte doi delegați din fiecare stat. Se lucrează la un statut pe baza cărui se va lucra la o colaborare comună pentru organizarea exportului.

Dar pe când Statele exportatoare din Europa Centrală se organizează în vederea exportului, Statele importatoare înăspresc măsurile restrictive împotriva importului cherestelei. Belgia, Franța, s hotărât contingentarea. Pentru noi e foarte trist, că de când nu mai avem o linie de navigație regulată Dunărea-

Olanda-Belgia facem prea puțin export de lemn pentru Belgia. Așa că vom căpăta o foarte mică parte de cotă — și-i păcat căci Belgia consumă cantități mari de scânduri pentru lăzi de ambalaj.

În Germania acum se proiectează sistemul contingentării.

Partea că începe să se realizeze prima atacare de compensație între Rusia și Ungaria.

Rusia trimite stejar și Ungaria îi va livra în schimb untură.

Să fim atenți.

În Palestina și Egipt, marile noastre debșcări, ne amenință un nou pericol concurent. Cine ar fi crezut că Japonia va veni din Extremul-Orient în Apropiatul Orient să ne concureze cu lemnul pentru lăzi de portocale?

Examinați harta și comparați distanța dela Tokio la lată cu cea dela Constanța la lala.

Cum le dă mâna Japonezilor să încerce o concurență cu noi care suntem așa de aproape și avem o linie maritimă directă și regulată?

Piața petrolului

Delegații industriei române de petrol au plecat la Paris pentru a se înțelege cu delegații americani asupra măsurilor de executare a Convenției dela Paris asupra petrolului.

O înțelegere cu Rușii nu pare exclusă. România are tot interesul de a adera de fapt la Convenție. Este de sperat că delegații noștri vor obține înlesniri pentru a putea renunța și înțelegerea asupra organizării interne.

EXPORTUL PETROLULUI PRIN PORTUL CONSTANȚA

În luna August s-a exportat 333.212 tone diferite produse, din care benzină 95.646 tone, lampant 52.727 tone, gaz-oil 58.333 tone, năcură 109.887 uciuri minerale 8.458 și petrol 8.161 tone.

Piața Navlurilor

După o analiză destul de lungă, toți am sperat că luna Septembrie va aduce o înviorare la navlurile locale, dar situația anemică a navlurilor maritime continuă încă. Singura ameliorare este că pe piață se găsește destulă marfă, pentru vasele ce sunt pe Dunărea, a căror încărcare sperăm să fie mai expeditivă. La agenții dată se află în Dunăre vre-o 30 vase maritime, nu sunt multe dacă am lua ca exemplu epoca de altă dată.

Agenții noștri din Dunăre, fiindcă au pățit-o de câte-va ori anul acesta sunt destul de rezervați în ce privește mișcările de speculație, asemenea și casele mari de export, nu prea au navluri multe vase pe cont propriu.

Navlurile cerealelor din Dunăre sunt

Pentru Anvers-Rotterdam 12-13/16 shillings

Pentru Anglia 12/3—12/6 shillings

Pentru Danemarca 13—13.5 shillings

Pentru Mediterana, Oran, Marsilia, Genova etc 10—11 shillings

Pentru Adriatică 10—10/6 shillings.

Cherestea. Sunt ceva cereri, pentru mai multe porturi din Orient și Italia, și se zice că Egiptul, unul din cei mai buni clienți ai noștri de cherestea, după un timp de ignorare a revenit din nou la piața noastră, făcând destule cumpărături. Să sperăm că de acum înainte nu va lipsi de pe piața noastră.

Navlurile sunt următoarele

Pentru Grecia 6—6½ lire engleze pro vagon

Pentru Siria-Palestina 6—6½ lire engleze pro vagon

Pentru Alexandria 5½ lire engleze pro vagon

Pentru Italia 7 lire engleze pro vagon

În portul Brăila sunt vasele Katerina și Costas care descarcă vro 8000 tone de grâu din Rusia pentru Cehoslovacia, și se zice că ar fi de transbordat o cantitate totală de 100.000 tone

Societatea italiană „Atlantide” din Genova, a început cu vasele sale, Atlantide, Anfritre și Goffredo Mazzell, să facă o linie regulată între Danemarca și Malta, Africa, Spania, Marsilia și porturi italiene, al doilea ei vapor fiind sub încărcare în portul Brăila.

În Dunăre avem apele destul de scăzute, totuși navigația în Dunăre este de 23 picioare engleze și bara de 23 picioare, cerace este destul de mulțumitor din partea Comisiunii Europene, să sperăm că aceste adâncimi vor continua în tot anul. S. V.

Piața Cerealelor

În cursul lunii Septembrie s-a resimțit o ușoară ridicare la prețul cerealelor în special la grâu, orz și mazăre. Însă sub influența concurenței sovietice piața a stagnat. Orzul care nu fusese oferit de ruși în mare cantitate în prezent a suferit scăderi mari.

Porumbul vechiu se cere redus în schimb porumbul nou este foarte căutat.

Grâul se caută în special pentru consumul intern și morile au acaparat mari cantități.

Secara, deși staționară are un preț destul de bun.

Prețurile sunt cam următoarele:

Grâul 470—480 lei sută part.; orz 212—217 lei sută, porumb 198—229 lei sută, secara 340—370 lei sută, fasole 250—310 lei

Bibliografie

Ports of the London & North Eastern Railway (1932) un elegant volum, cu numeroase ilustrații din care se văd programele pe care compania de drum de fier „London and North Eastern” le-a adus porturilor Grimsby, Immingham, Hull, Middlesbrough, Hartlepool, Lyne, Salth, Burnthorpe, Alton, Methil și Tayport pentru intensificarea traficului combinat și pescărilor.

Progresele sunt uimitoare ținând seama că e vorba de o societate particulară.

A apărut ediția II-a din *Procedura în Caz de Avarii și Sinistre Maritime* aplicabilă și în navigația fluvială, cuprinzând pe lângă importante indicațiuni și tipuri formulare de procedură, ultimul text al *Regulelor York-Anvers* modificate în urma conferinței internaționale de la Stockholm.

O recomandăm cu ființă de mare folos comandanților navelor de comerț precum și ofițerilor consumate înaintea cărora trebuie să se îndeplinească formele prevăzute de lege în materie de avarie generale sau particulare.

Codul Maritim și Fluvial cuprinzând toate legile și regulamentele de caute și ordine circulare referitoare la navigația comercială tipărit în 1922 fiind epuizat s-a pus din nou sub tipar, revăzut și completat cu noile legi și regulamente survenite între timp.

Poșta

Aducem mulțumirile noastre d-lui Căpitan Dumitriu Alexandru, comandantul vaporului „Oltenia”, d-lui Căpitan Diaconescu Nicolae, comandantul vaporului „Principele Barbu Știrbey”, d-lor ofițeri și echipajelor acestor două vase, pentru concursurile pe care le-au dat, înscriindu-se cu toții în Liga Navală Română și abonându-se cu toți până la ultimul om la revista noastră.

*

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ aduce pe această cale cele mai calde mulțumiri d-lor Comandanți de Garpazoane, plus d-lor Prefecți, Primari și Căpitani de Porturi precum și tuturor persoanelor din întreaga țară, care au binevoit a contribui la marea operă de propagandă a Ligii Navale, cu ocazia „PATRONUL MARI NET” în ziua de 15 August (Sf. Maria).

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETAM ÎN FIECARE NUMAR AL REVISTEI NOASTRE.— Din neștiință—sau chiar cu rea credință—se comentează adesea chestiunea colectării, prin subscripție publică, a unei sume de bani pentru *Flota Națională*, încă din anul 1914.

Opinia publică trebuie mereu luminată asupra situației acestui fond. În mai multe rânduri s-au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar nu a fost de-ajuns. Întrebarea persistă încă și azi.

Ce s-a făcut cu suma adunată în 1914?

Din suma de 2.985.189 lei s-a vărsat, la 9 Iulie 1914, un milion franci aur Casei *Schneider*, din Franța, pentru construcția unui submarin. Întervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechinționat de către Marina Franceză. Suma a fost reținută de guvernul francez, pentru că Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniții și material de război la Casa *Schneider*.

Chestiunea este încă în litigiu.



M. S. Regele Carol vizitează noul vapor „Ardealul”

Unde sunt vapoarele dela S. M. R.

DACIA, comand. M. Hrubca, la 8 Oct. pleacă din Constanța în cursă pentru Istamb-ul-înceu-Beirut-Alexandria-Pireu-Istanbul-Constanța.

ROMANIA, comand. C-dor Al. Stîubei, la 1 Oct. pleacă din Constanța în cursă pentru Istamb-ul-înceu-Alexandria.

REGELE CAROL, în rezervă la Constanța.

PRINCEPSA MARIA, comand. C-dor N. Mărăcineanu, la 10 Oct. pleacă din Constanța în cursă pentru Varna-Istamb-Salonice.

DUROSTOR, comand. C-dor M. Marcu, la 9 Oct. pleacă din Galați cu călători și mărfuri pentru Grecia.

ARDEAL, comand. Căpt. C-dor Răscanu, la 28 Sept. a plecat din Constanța pentru Anvers sau Rotterdam, Anglia cu un încărcământ de cereale.

Vapoare de marfă

BUCHUREȘTI, comand. M. Bozaga, la 25 Oct. pleacă din Galați cu călători și mărfuri pentru Alexandria, Haifa, Iaffa, Beirut.

CONSTANȚA, comand. O. Asingher, în Dunăre dela 16 Sept.

IAȘI, comand. Gh. Bădescu, la 26 Sept. a plecat din Galați cu mărfuri și călători pentru Beirut, Haifa, Iaffa, P-Said.

CARPAȚI, comand. I. Antonescu, la 18 August a plecat din Dunăre cu cereale și scânduri pentru Rotterdam și Rouen.

DOBROGEA, comand. V. Mihu, la 13 Oct. pleacă din Galați cu călători și mărfuri pentru Beirut, P-Said, Haifa, Iaffa.

BUCURGI, comand. Em. Paraschivescu, la 6 Sept. a plecat din Dunăre cu cereale și scânduri pentru Africa și Occident.

OTUZ, comand. N. Mangus, încarcă mărfuri în Dunăre pentru Levant.

ITINERARUL LINIEI CONSTANȚA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMÂNI DE VAPORUL „PRINCIPESA MARIA”

(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

| PORTURI DE ESCALĂ | Legăturile cu treburile *) | P L E C Ă R I Ș I S O S I R I I N P O R T U R I | | | | | | | | | |
|-------------------------|-------------------------------|---|---------|----------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | | | | | | | | | | |
| CONSTANȚA | § 1 | Plecarea, Luni ora 11 | 29 Aug. | 12 Sept. | 26 Sept. | 10 Oct. | 24 Oct. | 7 Nov. | 21 Nov. | 5 Dec. | 19 Dec. |
| VARNA | § 2 | Sosire Luni ora 17 ³⁰ | 29 Aug. | 12 Sept. | 26 Sept. | 10 Oct. | 24 Oct. | 7 Nov. | 21 Nov. | 5 Dec. | 19 Dec. |
| | § 3 | Plecarea „ „ 22 | „ | „ | „ | „ | „ | „ | „ | „ | „ |
| ISTANBUL | § 4 | Sosire Marți ora 10 | 30 Aug. | 13 Sept. | 27 Sept. | 11 Oct. | 25 Oct. | 8 Nov. | 22 Nov. | 6 Dec. | 20 Dec. |
| | § 5 | Plecarea „ „ 18 | „ | „ | „ | „ | „ | „ | „ | „ | „ |
| SALONIC | § 6 | Sosire Miercuri ora 19 ³⁰ | 31 Aug. | 14 Sept. | 28 Sept. | 12 Oct. | 26 Oct. | 9 Nov. | 23 Nov. | 7 Dec. | 21 Dec. |
| | § 7 | Plecarea Joi „ 15 | 1 Sept. | 15 „ | 29 „ | 13 „ | 27 „ | 10 „ | 24 „ | 8 Dec. | 22 „ |
| ISTANBUL | § 4 | Sosire Vineri ora 18 ³⁰ | 2 Sept. | 16 Sept. | 30 Sept. | 14 Oct. | 28 Oct. | 11 Nov. | 25 Nov. | 9 Dec. | 23 Dec. |
| | § 8 | Plecarea Sâmbătă „ 9 ³⁰ | 3 „ | 17 „ | 1 Oct. | 15 „ | 29 „ | 12 „ | 26 „ | 10 „ | 24 „ |
| VARNA | § 2 | Sosire Sâmbătă ora 20 ³⁰ | 3 Sept. | 17 Sept. | 1 Oct. | 15 Oct. | 29 Oct. | 12 Nov. | 26 Nov. | 10 Dec. | 24 Dec. |
| | § 3 | Plecarea „ „ 23 ³⁰ | „ | „ | „ | „ | „ | „ | „ | „ | „ |
| CONSTANȚA | § 9 | Sosire Duminică ora 4 | 4 Sept. | 18 Sept. | 2 Oct. | 16 Oct. | 30 Oct. | 13 Nov. | 27 Nov. | 11 Dec. | 25 Dec. |

ITINERARIUL LINIILOR DĚSERVITE DE VAPOARELE „DACIA” ȘI „ROMÂNIA”

Linia I: Constanța — Istanbul — Pireu — Alexandria — Pireu — Istanbul — Constanța

Linia II: Constanța — Istanbul — Pireu — Beirut — Haifa — Alexandria — Pireu — Istanbul — Constanța

Linia III: Constanța — Istanbul — Pireu — Alexandria — Haifa — Beirut — Pireu — Istanbul — Constanța

(Sub rezervă de modificări fără aviz prealabil)

| PORTURI DE ESCALĂ | | Legăturile cu trenurile * | Ziua și ora de plecare și sosire | | | Dacia (II) | România (I) | Dacia (III) | România (I) | Dacia (II) | România (I) | Dacia (III) | România (I) | Dacia (II) | România (I) | Dacia (III) | România (I) | Dacia (II) | România (I) | Dacia (III) | România (I) | Dacia (II) |
|-------------------|---------|---------------------------|----------------------------------|---------------|--------------------------|---------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| | | | Linia I | Linia II | Linia III | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CONSTANȚA | plecare | 10 | Sâmb. ora 23 | Sâmb. ora 23 | Sâmb. ora 23 | 10 Sep. | 17 Sep. | 24 Sep. | 1 Oct. | 8 Oct. | 15 Oct. | 22 Oct. | 29 Oct. | 5 Nov. | 12 Nov. | 19 Nov. | 26 Nov. | 3 Dec. | 10 Dec. | 17 Dec. | 24 Dec. | 31 Dec. |
| ISTAMBUL | sosire | 11 | Dum. ora 16 | Dum. ora 16 | Dum. ora 16 | 11 | 18 | 25 | 2 | 9 | 16 | 23 | 30 | 6 | 13 | 20 | 27 | 4 | 11 | 18 | 25 | 1 Ian. |
| | plecare | 12 | Luni „ 10 | Luni „ 10 | Luni „ 10 | 12 | 19 | 26 | 3 | 10 | 17 | 24 | 31 | 7 | 14 | 21 | 28 | 5 | 12 | 19 | 26 | 2 |
| PIREU | sosire | 13 | Marti ora 14 | Marti ora 12 | Marti ora 14 | 13 | 20 | 27 | 4 | 11 | 18 | 25 | 1 Nov. | 8 | 15 | 22 | 29 | 6 | 13 | 20 | 27 | 3 |
| | plecare | 14 | „ „ 19 | „ „ 14 | „ „ 10 | 13 | 20 | 27 | 4 | 11 | 18 | 25 | 1 | 8 | 15 | 22 | 29 | 6 | 13 | 20 | 27 | 3 |
| BEIRUT | sosire | 15 | — | Joi ora 14 | — | 15 | — | — | — | 13 | — | — | — | 10 | — | — | — | 8 | — | — | — | 5 |
| | plecare | 16 | — | „ „ 24 | — | 15 | — | — | — | 13 | — | — | — | 10 | — | — | — | 8 | — | — | — | 5 |
| HAIFA | sosire | 17 | — | Vineri ora 6 | — | 16 | — | — | — | 14 | — | — | — | 11 | — | — | — | 9 | — | — | — | 6 |
| | plecare | 18 | — | „ „ 12 | — | 16 | — | — | — | 14 | — | — | — | 11 | — | — | — | 9 | — | — | — | 6 |
| ALEXANDRIA | sosire | 19 | Joi ora 10 | Sâmb. ora 8 | Joi ora 10 | 17 | 22 | 29 | 6 | 15 | 20 | 27 | 3 | 12 | 17 | 24 | 1 Dec. | 10 | 15 | 22 | 29 | 7 |
| | plecare | 20 | Vineri „ 13 | Dum. „ 15 | Vineri „ 13 | 18 | 23 | 30 | 7 | 16 | 21 | 28 | 4 | 13 | 18 | 25 | 2 | 11 | 16 | 23 | 30 | 8 |
| HAIFA | sosire | 17 | — | — | Sâmb. ora 12 | — | — | 1 Oct. | — | — | — | 29 | — | — | — | 26 | — | — | — | 24 | — | — |
| | plecare | 18 | — | — | Dum. „ 2 | — | — | 2 | — | — | — | 30 | — | — | — | 27 | — | — | — | 25 | — | — |
| BEIRUT | sosire | 15 | — | — | Dum. ora 7 ³⁰ | — | — | 2 | — | — | — | 30 | — | — | — | 27 | — | — | — | 25 | — | — |
| | plecare | 16 | — | — | „ „ 10 | — | — | 2 | — | — | — | 30 | — | — | — | 27 | — | — | — | 25 | — | — |
| PIREU | sosire | 13 | Dum. ora 7 | Marti ora 7 | Marti ora 11 | 20 | 25 | 4 | 0 | 18 | 23 | 1 Nov. | 6 | 15 | 20 | 29 | 4 | 13 | 18 | 27 | 1 Ian. | 10 |
| | plecare | 14 | „ „ 13 | „ „ 13 | „ „ 14 | 20 | 25 | 4 | 9 | 18 | 22 | 1 | 0 | 15 | 20 | 29 | 4 | 13 | 18 | 27 | 1 | 10 |
| ISTAMBUL | sosire | 11 | Luni ora 15 | Mierc. ora 15 | Mierc. ora 16 | 21 | 26 | 5 | 10 | 19 | 24 | 2 | 7 | 16 | 21 | 30 | 5 | 14 | 19 | 28 | 2 | 11 |
| | plecare | 12 | Marti „ 11 | Joi „ 11 | Joi „ 11 | 22 | 27 | 6 | 11 | 20 | 25 | 3 | 8 | 17 | 22 | 1 Dec. | 6 | 15 | 20 | 29 | 3 | 12 |
| CONSTANȚA | sosire | 21 | Mierc. ora 4 | Vineri ora 4 | Vineri ora 4 | 23 | 28 | 7 | 12 | 21 | 26 | 4 | 9 | 18 | 23 | 2 | 7 | 16 | 21 | 30 | 4 | 13 |



NAVIGAȚIUNEA FLUVIALĂ ROMÂNĂ

MERSUL VAPOARELOR DE PASAGERI

Cu începere dela 22 Maiu 1932 până la alte dispozițiuni

Orariul de vară al Europei Occidentale

Linia Brăila-Tulcea-Ismail-Vâlcov

În toate zilele

| | | | |
|------------------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------------|
| Brăila | plecare 7 ³⁰ | Vâlcov | plecare 4 ⁰⁰ |
| Galați | (sosire 8 ³⁰) | Chilia-Veche | 5 ³⁰ |
| Reni | (plecare 9 ⁰⁰) | Chilia-Nouă | 7 ⁰⁰ |
| Iaccea | 11 ⁰⁰ | Câșlița | 8 ²⁷ |
| Tulcea | (sosire 11 ⁵⁰) | Ismail | 10 ⁰⁰ |
| Ismail | (plecare 13 ¹⁰) | Tulcea | (sosire 11 ³⁰) |
| Câșlița | 14 ⁴⁰ | Iaccea | (plecare 12 ⁰⁰) |
| Chilia-Nouă | 16 ⁰⁰ | Reni | 14 ⁰⁰ |
| Chilia-Veche | 17 ²⁵ | Galați | 16 ⁰⁰ |
| Vâlcov | 17 ⁴⁰ | Brăila | (sosire 17 ³⁰) |
| | | | (plecare 19 ⁰⁰) |
| | | | 20 ¹⁵ |

Linia Tulcea-Sulina

În toate zilele

| | | | |
|------------------|----------------------------|------------------|----------------------------|
| Tulcea | plecare 14 ⁰⁰ | Sulina | plecare 6 ⁰⁰ |
| Sulina | (sosire 18 ³⁰) | Tulcea | (sosire 11 ⁰⁰) |

În legătură cu vapoarele care merg dela Tulcea și Brăila

Linia Galați-Brăila

În toate zilele

| | | | | | | |
|--------------------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|----|------------------|
| Galați plecare | 7 ³⁰ | 10 ¹⁵ | 12 ⁴⁵ | 16 ³⁰ | și | 19 ⁰⁰ |
| Brăila | 7 ³⁰ | 9 ⁰⁰ | 11 ³⁰ | 16 ¹⁵ | și | 20 ⁰⁰ |

Linia Măcin-Brăila

În toate zilele

| | | | |
|-------------------------|------------------|----|------------------|
| Măcin plecare | 7 ⁰⁰ | și | 15 ⁰⁰ |
| Brăila | 10 ⁰⁰ | și | 17 ⁴⁵ |

În ziua de 15 ale fiecărei luni vaporul nu face curse

Linia Brăila-Piatra-Frecăței

În toate zilele

| | | | |
|------------------------|-------------------------|------------------------|----------------------------|
| Brăila | plecare 8 ⁰⁰ | Piatra-Frecăței plec. | 15 ¹⁰ |
| Măcin | 9 ³⁰ | Picineaga | 15 ⁵⁰ |
| Cărcăliu | 10 ³⁰ | Turcoala | 16 ⁴⁰ |
| Iglita | 11 ⁰⁰ | G.-Armanulul | 17 ⁰⁰ |
| G.-Armanulul | 11 ³⁰ | Iglita | 17 ²⁰ |
| Turcoala | 12 ¹⁰ | Cărcăliu | 17 ⁵⁰ |
| Picineaga | 13 ³⁰ | Măcin | 18 ³⁰ |
| Piatra-Frecăței sos. | 14 ⁴⁵ | Brăila | (sosire 19 ³⁰) |

În ziua de 20 ale fiecărei luni vaporul nu face curse

Linia Ostrov-Silistra-Călărași

În toate zilele

| | | | |
|--------------------|-----------------------------|--------------------|-----------------------------|
| Ostrov | plecare 6 ⁰⁰ | Silistra | plecare 13 ³⁰ |
| Silistra | (sosire 6 ³⁰) | Călărași | (sosire 14 ¹⁵) |
| Călărași | (plecare 7 ⁰⁰) | Silistra | (plecare 14 ³⁰) |
| Silistra | (sosire 7 ³⁰) | Silistra | (sosire 15 ³⁰) |
| Călărași | (plecare 8 ⁰⁰) | Călărași | (plecare 15 ⁴⁵) |
| Silistra | (sosire 9 ⁰⁰) | Călărași | (sosire 16 ³⁰) |
| Călărași | (plecare 10 ⁰⁰) | Silistra | (plecare 19 ⁰⁰) |
| Silistra | (sosire 10 ⁴⁵) | Silistra | (sosire 20 ⁰⁰) |
| Călărași | (plecare 11 ⁴⁵) | Ostrov | (plecare 20 ¹⁵) |
| Silistra | (sosire 12 ⁴⁵) | | (sosire 21 ⁰⁰) |

În legătură cu sosirea și plecarea trenurilor din Călărași

Linia Ottenia-Turlucaia

În toate zilele

| | | | |
|---------------------|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|
| Turlucaia | plecare 5 ¹⁰ | Ottenia | plecare 15 ⁴⁰ |
| Ottenia | (sosire 6 ¹⁰) | Turlucaia | (sosire 16 ⁰⁰) |
| Turlucaia | (plecare 7 ⁰⁰) | Turlucaia | (plecare 17 ⁰⁰) |
| Ottenia | (sosire 6 ²⁰) | Ottenia | (sosire 17 ²⁰) |
| Turlucaia | (plecare 8 ³⁰) | Ottenia | (plecare 20 ¹⁰) |
| Ottenia | (sosire 8 ⁵⁰) | | |
| Turlucaia | (plecare 9 ¹⁰) | | |
| Ottenia | (sosire 9 ³⁰) | | |
| Turlucaia | (plecare 12 ³⁰) | | |
| Ottenia | (sosire 12 ⁰⁰) | | |

În legătură cu sosirea și plecarea trenurilor din Ottenia

Linia Galați-Silistra

Marti

| | |
|------------------------|-----------------------------|
| Galați | plecare 6 ⁰⁰ |
| Brăila | (sosire 7 ³⁰) |
| G. Gârloțel | (plecare 8 ⁰⁰) |
| G.-Ialomitel | 11 ⁴⁵ |
| Hârșova | 13 ³⁰ |
| Topala | 14 ³⁰ |
| Cernavoda | 16 ⁰⁰ |
| Rasova | (sosire 17 ⁴⁰) |
| Oltina | (plecare 17 ⁰⁰) |
| Silistra | 18 ⁴⁵ |
| | 20 ⁰⁰ |
| | 23 ³⁰ |

Joi

| | |
|------------------------|-----------------------------|
| Silistra | Plecare 6 ³⁰ |
| Oltina | " 8 ³⁰ |
| Rasova | " 9 ³⁰ |
| Cernavoda | (sosire 10 ¹⁵) |
| Topala | (plecare 10 ³⁰) |
| Hârșova | " 11 ⁴⁵ |
| G.-Ialomitel | " 13 ¹⁰ |
| G.-Gârloțel | " 13 ³⁵ |
| Brăila | " 14 ³⁰ |
| Galați | (sosire 17 ⁰⁰) |
| | (plecare 17 ¹⁵) |
| | 18 ³⁰ |

Linia Galați-Turnu-Severin

Duminică și Joi

| | |
|------------------------|----------------------------|
| Galați | plecare 6 ⁰⁰ |
| Brăila | (sosire 7 ³⁰) |
| G. Gârloțel | (plecare 8 ⁰⁰) |
| G.-Ialomitel | 11 ⁴⁵ |
| Hârșova | 13 ³⁰ |
| Topala | 14 ³⁰ |
| Cernavoda | 16 ⁰⁰ |
| Rasova | (sos. 17 ⁴⁰) |
| Oltina | (plec. 17 ⁴⁵) |
| Silistra | 18 ⁴⁵ |
| | 20 ⁰⁰ |
| | 23 ³⁰ |

Duminică și Joi

| | |
|---------------------|----------------------------|
| T.-Severin plecare | 14 ⁰⁰ |
| Crivina | 16 ⁰⁰ |
| Graia | 18 ⁰⁰ |
| Celatele | 19 ⁴⁵ |
| Calafat | (sosire 20 ³⁰) |
| L.-Palanca M. 22.10 | 23 ⁰¹ |
| Bechel | plecare 2 ⁰⁰ |

Luni și Joi

| | |
|-----------------------|-----------------------------|
| Corabia | (sosire 5 ⁰⁰) |
| T.-Mogurele | (plecare 5 ²⁰) |
| Zimnicea | (sos. 7 ¹⁰) |
| Ruscl. c. m. 11.10 | 12 ⁰⁰ |
| Olargiu | (plec. 7 ²⁰) |
| Olargiu | (sosire 9 ¹⁵) |
| Turlucaia | (plecare 9 ²⁰) |
| Oltina | 11 ⁰⁰ |
| Silistra | 12 ²⁰ |
| Oltina | (plecare 13 ²⁰) |
| Rasova | 15 ⁵⁰ |
| Cernavoda | (sosire 16 ¹⁰) |
| Topala | (plecare 16 ²⁵) |
| | 19 ¹⁰ |
| | 21 ¹⁰ |
| | 22 ¹⁰ |
| | 22 ⁵⁰ |
| | 23 ¹⁰ |
| | 0 ⁴⁰ |

Marti și Vineri

| | |
|-----------------------|-----------------------------|
| Oltina | (sosire 4 ³⁰) |
| Turlucaia | (plecare 4 ⁴⁵) |
| Olargiu | 5 ³⁰ |
| Olargiu | (sosire 9 ⁵⁰) |
| Rusciuc | (plecare 11 ¹⁵) |
| Zimnicea | 11 ⁴⁵ |
| T.-Măgurele | (sos. 16 ⁴⁰) |
| Corabia | (plecare 16 ⁴⁵) |
| | 19 ⁴⁵ |
| | 20 ⁰⁰ |
| | 22 ⁴⁵ |
| | 23 ¹⁵ |

Luni și Vineri

| | |
|----------------------|-----------------------------|
| Bechel plecare | 2 ³⁴ |
| L.-Palanca M. 11.10 | 7 ⁴⁵ |
| Calafat | (sosire 11 ³⁵) |
| Celatele | (plecare 12 ⁰⁰) |
| Graia | 13 ¹⁰ |
| Crivina | 13 ³⁰ |
| T.-Severin | 18 ⁴⁵ |
| | 21 ⁴⁵ |

Marti și Sâmb.

În legătură cu vapoarele de la T.-Severin spre Huzleș

Linia Turnu-Severin-Buzias

Miercuri și Duminică

| | |
|----------------------|----------------------------|
| T.-Severin | plecare 9 ⁰⁰ |
| Adakaleh | " 8 ⁴⁵ |
| Oșova | " 9 ³⁰ |
| Svința | " 12 ¹⁰ |
| Dreacova | " 14 ⁰⁰ |
| Moldova | " 17 ³⁰ |
| Buzias | (sosire 19 ⁰⁰) |

Luni și Joi

| | |
|----------------------|----------------------------|
| Buzias | plecare 4 ³⁰ |
| Moldova | " 5 ⁴⁵ |
| Dreacova | " 7 ²⁵ |
| Svința | " 8 ²⁵ |
| Oșova | " 10 ³⁰ |
| T.-Severin | (sosire 11 ³⁰) |

În legătură cu vapoarele de la T.-Severin spre Galați

Linia Giurgiu-Rusciuc

În toate zilele

| | | | | | |
|-------------------|-------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Giurgiu | plecare 5 ³⁰ | 10 ⁰⁰ | 16 ⁰⁰ | și | 21 ⁵⁵ |
| Rusciuc | " 6 ⁰⁰ | 12 ¹⁵ | 19 ⁰⁰ | " | 22 ¹⁵ |
| | (în săptăm.) | 5 ⁰⁰ | 11 ¹⁵ | 18 ⁰⁰ | 21 ¹⁵ |

În legătură cu sosirea și plecarea trenurilor Giurgiu-Rusciuc

LINIA CALAFAT-VIDIN VA FI DESERVITA DE O ȘALUPA LA CERERE
Eventuale întârzieri sau anulari de curse nu dau dreptul la despăgubiri



INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUCUREȘTI, BULEVARDUL PRINCELE MIRCEA, 10



Prețul Lei 25.—